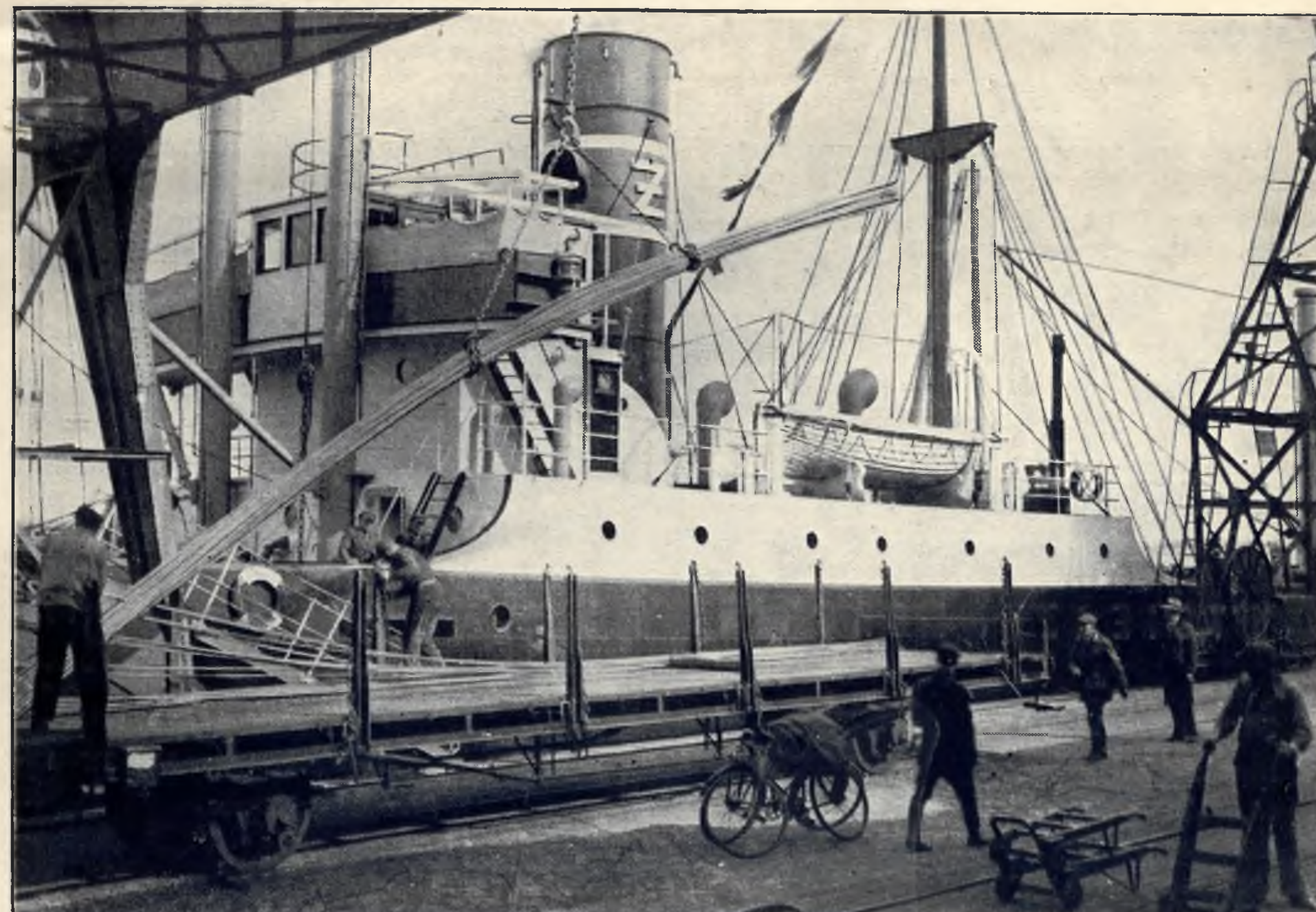
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

KWIECIEŃ
1938
Rok VIII nr 4



PRZEŁADUNEK ŻELAZA NA STATEK ŻEGLUGI POLSKIEJ S/S „PUCK”

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P A T ·

GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 39-61
KRAKÓW — Rynek Główny 47, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Dakar — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires — Boulogne sur Mer

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Haifa — Pireus

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M S „Piłsudski"
M S „Batory"
S S „Polonia"
S S „Kościuszko"
S S „Pułaski"



4 statki motorowe w budowie

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	GDAŃSK
Portowa 15, tel. 39-21	Langermarkt 3, tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-78.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VIII. KWIECIEŃ 1938. Nr 4

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

ZYGMUNT TYMIŃSKI

PRACA PORTU GDYŃSKIEGO W R. 1937

ANALIZA SZCZEGÓŁOWA

Rok 1937 był niewątpliwie rokiem pomyślnej koniunktury dla całości gospodarstwa narodowego Polski. Szereg najpoważniejszych przemysłów kluczowych, których produkty odgrywają doniosłą rolę w przeładunkach portu gdyńskiego, a przede wszystkim: hutniczy, metalowy, chemiczny oraz papierniczy, przekroczyły przedkryzysowy rok 1928. Poważne zmiany wykazuje również saldo bilansu handlowego. Po raz pierwszy od 8-iu lat bilans handlu zagran. Polski wykazał saldo ujemne, wynoszące w sumie 58 mil. zł. O ile obroty handlu zagranicznego Polski z krajami europejskimi dają od szeregu lat saldo dodatnie, to natomiast z krajami zamorskimi niemal trwale ujemne. Stosunek tych dwu sald decyduje ostatecznie o saldzie bilansu handlowego Polski. **Zjawisko ujemnego salda bilansu z krajami zamorskimi tłumaczy się przede wszystkim wzmożonym importem surowców kolonialnych, odgrywających tak doniosłą rolę w gospodarstwie narodowym Polski.**

Podkreślić należy wzrost obu sald, gdzie tempo wzrostu salda zamorskiego było znacznie mniejsze, niż spadek dodatniego salda europejskiego.

Najpoważniejszą przyczyną jest tu niewątpliwie stale wzrastający wywóz zamorski, a przede wszystkim wywóz do Stanów Zjedn. A. P.

Obydwa porty polskiego obszaru celnego osiągnęły wyniki nie notowane dotychczas przez żaden z większych portów Bałtyku. Liczba **16.206.954 ton,** przeładowanych przez nasze porty w r. 1937 jest rekordowym wynikiem nawet w stosunku do najlepszych wyników, jakie miały miejsce w r. 1931. Dobrą ilustracją rozwoju obrotów towarowych zamorskich obu portów p. o. c. będą następujące liczby indeksowe **(16.206.954 = 100):**

Rok 1931 — 100		Rok 1935 — 92	
„ 1932 — 78		„ 1936 — 98	
„ 1933 — 83		„ 1937 — 119	
„ 1934 — 99			

O ile dominujące stanowisko należy do portu gdyńskiego, to pewną przeciwwagę tego stanu stanowi poważne tempo wzrostu obrotów towarowych portu gdańskiego. W rezultacie czego, w og. obrotach obu portów p. o. c. zmniejsza się udział portu gdyńskiego na korzyść portu gdańskiego.

W liczbach absolutnych kształtowanie się obrotów towarowych zamorskich, obu portów p. o. c. wykazują nast. dane:

	Rok 1937	Rok 1936
Gdynia	9.006.176	7.742.946
Gdańsk	7.200.778	5.647.696

Obroty towarowe portu gdyńskiego wykazują 16.3%-owy wzrost, natomiast portu gdańskiego — 27.5%-owy. Stąd zmniejsza się udział %-owy portu gdyńskiego w ogólnych obrotach obu portów p. o. c. z 57.8% (1936 r.) na 55.6% (1937 r.) na korzyść portu gdańskiego, którego udział wzrasta z 42.2% (1936 r.) na 44.4% (1937 r.)

Analizując obroty towarowe obu portów p. o. c. pod kątem widzenia tempa wzrostu w porównaniu z najpoważniejszymi portami kontynentu europejskiego niewątpliwie do portów, wykazujących najlepsze wyniki w r. 1937 należą: Gdańsk ok. 27%, Brema ok. 19%, Gdynia ok. 16%, Rotterdam ok. 15%, Rouen ok. 13%, oraz Antwerpia ok. 11%. Rok 1937 w obrotach **portu gdyńskiego** nie tylko nie zmniejszył jego roli, jako jednego z najpoważniejszych portów Bałtyku, ale również wysunął go do **grupy największych portów kontyngentu europejskiego,** co ilustruje zestawienie obrotów towarowych głównych portów kontynentu europejskiego w r. 1937 (ton):

Port	Przywóz	Wywóz	Razem
Rotterdam	22.440.107	19.912.505	42.352.612
Antwerpia	14.312.000	14.119.006	28.431.357
Hamburg	16.669.000	8.589.000	25.258.000
Marsylia	6.952.370	2.673.592	9.625.962
Gdynia	1.718.004	7.288.173	9.006.177
Szczecin *)	4.873.000	3.458.000 *)	8.331.000
Brema	3.300.000	4.753.000	8.053.000
Le Havre	5.648.322	2.181.892	7.830.000
Gdańsk	1.515.929	5.684.849	7.200.000

W powyższym zestawieniu obrotów towarowych największych portów kontynentu europejskiego port gdyński figuruje na 5-ym miejscu.

Już w roku 1936 port gdyński obsługiwał prawie że połowę handlu zagranicznego Polski. Rok 1937 wnosi tu nowe osiągnięcia, wykazując jednakże bardzo nieznaczny wzrost, a nawet spadek w niektórych relacjach.

Kształtowanie się udziału portu gdyńskiego w handlu zagranicznym R. P. w ostatnich dwu latach ilustrują poniższe zestawienia:

*) Obroty Szczecina łącznie z kabotażowymi. Bez kabotażowych wynoszą: na przywozie — 3.227.000 t., na wywozie — 2.631.000, razem = 5.858.000.

Udział (wagowy) portu gdyńskiego w og. Handlu Zagr. Polski

	Og. Handel Zagr. w 1000 t.	Przez Gdynię w 1000 t.	Udział %%
Rok 1936	16.030	7.420	46.3
Rok 1937	18.671	8.626	46.2

Udział wartościowy w og. Handlu Zagr. Polski w mil. zł

Rok 1936	2.029	948	46.7
Rok 1937	2.450	1.198	48.9

Udział (wagowy) portu gdyńskiego w przywozie Handlu Zagr. Polski

	w 1000 t.	w 1000 t.	Udział %%
Rok 1936	3.066	1.161	37.9
Rok 1937	3.683	1.475	40.1

Udział wartościowy w og. przywozie Handlu Zagr. w mil. zł

Rok 1936	1.003	578	57.6
Rok 1937	1.254	721	57.5

Udział (wagowy) portu gdyńskiego w wywozie og. Handlu Zagr. Polski

	w 1000 t.	w 1000 t.	Udział %%
Rok 1936	12.964	6.259	48.3
Rok 1937	14.988	7.151	47.7

Udział wartościowy wywozu w og. wywozie Handlu Zagr. w mil. zł

		Przez Gdynię	Udział %%
Rok 1936	1.026	370	36.1
Rok 1937	1.196	477	39.9

Przegląd powyższy stwierdza, że port gdyński jest u granicy maksymalnego wykorzystania rodzimego zaplecza. Zwraca uwagę nieznaczne zmniejszenie się udziału wagowego portu gdyńskiego: w ogólnym Handlu Zagranicznym R. P. (z 46.3% na 46.2% w r. 1937), w og. wywozie Handlu Zagr. R. P. (z 48.3% na 47.7% w r. 1937) oraz udziału wartościowego w og. przywozie Handlu Zagran. R. P. (z 57.6% na 57.5% w r. 1937). Pozostałe udziały, wykazujące wzrost w r. 1937 różnią się bardzo nieznacznie od r. 1936.

Nie powinno to wpłynąć na rozwój obrotów obydwu portów p. o. c. a zwłaszcza Gdyni, wykazującej poważny ok. 50%-owy wzrost tranzytu, podczas gdy Gdańsk ok — 100%-owy wzrost. Dotychczasowe rezultaty w obsłudze tranzytu nie stanowią poważnego udziału w obrotach portu gdyńskiego. W 1937 r. tranzyt lądowo-morski oraz morski łącznie wyniósł w porcie gdyńskim ok. 3% ogólnych obrotów towarowych portu. Pomimo to podkreślić należy, iż w coraz większym stopniu w obrotach portu partycypują nie tylko kraje sąsiednie, jak Czechosłowacja, Rumunia, Węgry, ale czynione są również pewne pionierskie kroki krajów położonych nieco dalej, jak Jugosławii i Bułgarii, oraz krajów zaplecza morskiego, jak Estonii, Finlandii, Łotwy, Szwecji, a nawet i Litwy.

Po 3-letnim okresie powolnego wzrostu obrotów towarowych portu, rok 1937 wykazał poważny skok wzwyż. W latach 1934—1936 zamorskie obroty towarowe portu wahały się w granicach: 7.200 tys. ton — 7.700 tys. ton; wykazując przeciętnie roczny wzrost obrotów w wysokiści ok. 4%. Rok ubiegły dzięki swoim poważnym, czterokrotnie wyższym wzrostem, jest nie tylko rekordowym w dotychczasowej pracy portu, ale również nie notowanym przez żaden z większych portów bałtyckich.

Na wzrost obrotów portu wpłynęło nietylko zwiększenie się wywozu wytworów mineralnych, ale również wzmożony import zamorski. — Ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego tj. obroty zamorskie łącznie z przybrzeżnymi oraz z wnętrzem kraju drogą wodną osiągnęły w 1937 roku 9.147.270.9 ton, wykazując 16.3%-owy wzrost w porównaniu z r. 1936 (7.882.111.5 ton). W liczbach absolutnych oznacza to nadwyżkę 1.265.159 ton wobec analogicznej nadwyżki w latach 1936—1935 w wysokości zalewdie 247.076 ton. Jak się kształtował rozwój obrotów portu w ostatnich paru latach daje poniższe zestawienie.

Rok 1937 — 9.147.270.9 ton, rok 1936 — 7.882.111.5 ton, rok 1935 — 7.635.036.1 ton, rok 1934 — 7.319.969.5 ton.

Na uzyskanie ogólnych obrotów towarowych w roku sprawozdawczym złożyły się obroty zamorskie — 9.006.176.3 t, obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem — 22.236.5 t., oraz obroty z wnętrzem kraju drogą wodną — 118.858.1 ton, gdzie 98% stanowią obroty zamorskie.

O ile w latach ubiegłych wzrost obrotów portu nie zawsze szedł w parze ze wzrostem handlu zagranicznego, to rok miniony wnosi tu niemal że najściślejszą wsółzależność. Tempo wzrostu importu i eksportu zamorskiego w porcie gdyńskim jest prawie takie same, jak w handlu zagranicznym Polski.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich portu (9.006.176.3 ton) złożył się przywóz zamorski — 1.718.003.7 t. oraz wywóz zamorski — 7.288.172.6 ton.

Import zamorski portu gdyńskiego w ostatnich paru latach wykazuje szczególne ożywienie:

Rok 1937	— 1.718.003.7 ton	—	wzrost 28.6%
„ 1936	— 1.335.455.7 „	—	„ 20.1%
„ 1935	— 1.111.844.3 „	—	„ 12.1%
„ 1934	— 991.545.0 „	—	„ 13.8%

Wzrost ogólnego importu zamorskiego w roku ubiegłym spowodowany został przede wszystkim wzmożeniem importu w grupie metali i wyrobów z nich oraz wytworami pochodzenia mineralnego. Obie te grupy zawierają podstawowe surowce hutnicze oraz szeregu związanych z nimi przemysłów metalowych. Na pierwszym miejscu należy wymienić tu **złom żelazny.** W r. 1937 importowano go rekordową ilość 677.948 t., wobec 446.886 ton w r. 1936 — stanowi to ok. 51%-owy wzrost.

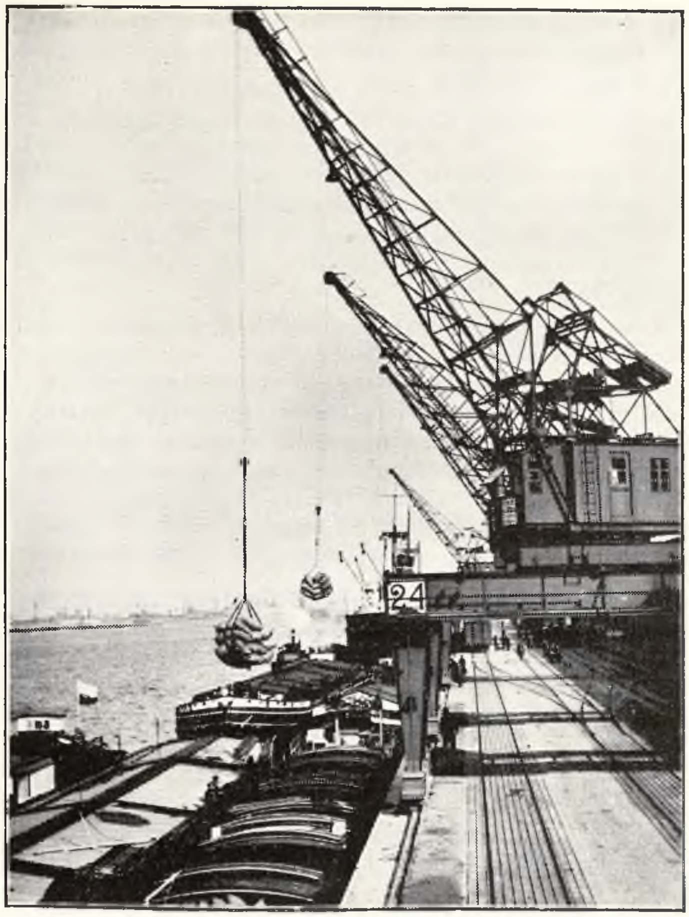
Zwiększył się również bardzo poważnie udział złomu żelaznego w imporcie zamorskim portu z 33% w r. 1936 na przeszło 39% r. 1937. Jest to jeden z pierwszych artykułów importu zamorskiego w porcie gdyńskim, gdyż rozpoczęty już w r. 1928, a o wielkości tego importu najdobitniej świadczy przeszło 100%-owy wzrost w okresie ostatnich 2-ch lat. Trudności na rynkach złomowych występowały nadal i wroku ubiegłym. Konieczność utrzymania nie tylko starych rynków nabycia, ale w ślad za wzrostem potrzeb hutnictwa krajowego zdobycie nowych, zmuszało polskich importerów do przerzucenia swych poszukiwań na rynki zamorskie. Rezultatem tego było zwiększenie się krajów z 20 w r. 1936 na 27 w r. 1937, z których w r. ub. importowaliśmy złom żelazny. Zmieniła się również lista najpoważniejszych dostawców złomu żelaznego. O ile w 1936 roku importowaliśmy najpoważniejsze ilości złomu żelaznego z takich krajów europejskich, jak: Belgii, Holandii, Francji, Anglii, Danii, Szwecji, to już w r. 1937 porządek ten zmienia się: 1-sze miejsce zajęły St. Zjedn A. P., dalej Holandia, Anglia, Dania, Belgia, Marokko Fr., Francja, Kuba itp.

Drugim niezmiernie ważnym surowcem hutnictwa, odgrywającym dużą .rolę w porcie gdyńskim są rudy, kt. w r. ub. importowano 168.489 t., o 23% więcej niż w r. 1936 (w nawiasie dane za 1936 r.): w tym rud żelaznych — 80.912 t. (72.247), rud manganowych — 13.999 t. (27.135), rud cynkowych — 23.122 t. (2.668), rud ołowianych — 1.666 t. (brak), rud chromowych — 5.401 t. (3.658), oraz nieznanych bliżej rud różnych i wypałków pirytowych — 43.389 t. (30.108). Najpoważniejszymi dostawcami tych rud były kraje: rud żel. Szwecja, Norwegia, Marokko Hiszpańskie, Sierra Leone, Francja, itd., rud manganowych — ZSRR, rud cynkowych — St. Zjedn. A. P., Meksyk, Anglia i Belgia, rud ołowianych — Algier i Belgia, rud chromowych — Niemcy, Belgia, Holandia i Unia Połudn. Afr. oraz rud różnych i wypałków pirytowych — Holandia, Szwecja, Anglia, Z. S. R. R., Finlandia, Francja i Łotwa. Głównym portem przeładunkowym dla rud importowanych jest nadal Gdańsk, który w roku sprawozdawczym przeładował ich prawie że sześć razy tyle co port gdyński. Gros tych rud kieruje się nadal tranzytem przede wszystkim do Czechosłowacji.

Niewątpliwie duże znaczenie w imporcie towarów masowych w porcie gdyńskim mają surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych — fosforyty i żużle Thomasa. Obie te pozycje najściślej związane z poprawą rolnictwa wykazują wzrost importu, w tym fosforyty o przeszło 14%, do 145.392 t. wobec 127.351 t. w r. 1936, a żużle Thomasa o przeszło 68% do 64.862 t. (38.536). O ile ilość importowanych fosforytów (145.392 t.) jest rekordową w dotychczasowych obrotach, datujących się od r. 1928, to import żużli Thomasa (64.862 t.) daleko odbiega od najlepszych, dotychczasowych wyników, osiągniętych w r. 1929 (134.203 t.). W grupie towarów masowych już od r. 1930 występują piryty. Ten podstawowy surowiec w przemyśle hutniczym i chemicznym (kwas siarkowy) w przeważnej mierze przeładowywany jest w porcie gdańskim. W r. 1937 przez port gdyński importowano pirytów 29.306 ton, przy czym w porównaniu z r. 1936 — 14.673 ton, jest to wzrost o ok. 99%. Mimo tak poważnego wzrostu import ten daleki jest od rekordowych wyników 1934 r. — 67.038 ton. R. 1937 przyniósł pewne zmiany w dostawcach tego surowca. Wzamian Francji, z której głównie importowano w latach poprzednich, w roku ub. występują nowi dostawcy: Norwegia i Szwecja. Import z Hiszpanii wzrósł prawie dwukrotnie.

Ogólny import zamorski tych pięciu towarów masowych (złom żel., rudy, fosforyty, żużle Thomasa i piryty) wyniósł w liczbach absolutnych w r. 1937 — 1.085.998 ton, wykazując poważny, ok. 42%-owy wzrost w porównaniu z r. 1936 (764.263 ton).

Dla lepszego odzwierciadlenia pracy obu portów p. o. c. dobrą ilustracją będzie liczba 1.239.961 ton analogicznych towarów masowych (plus nieznaczne ilości węgla kam. i bunkrowego) importowanych w porcie gdańskim w r. 1937, co



Wyładunek cukru z berlinek wiślanych do magazynów „Cukroportu" przy nabrzeżu Polskim

stanowi wobec r. 1936 (772.090 t.)wzrost o ok. 61%. Jeżeli chodzi o udział procentowy towarów masowych w ogólnym imporcie zamorskim, to w r. 1937 wyniósł on w porcie gdyńskim 63.2%, w porcie gdańskim zaś — 81.8%.

Przystępując z kolei do omawiania **importu drobnicy** mniejszej ilościowo, natomiast bardziej cennej dla pracy portu i żeglugi, na pierwszym miejscu uwzględnić należy surowce włókiennicze. W tej grupie najpoważniejszą rolę odgrywa naturalnie **bawełna surowa**. W roku ubiegłym uzyskano tu nowy rekord — import bawełny surowej wyniósł 93.013 t. wobec 91.761 t. w r. 1936. We wzroście tym partycypują niewątpliwie ładunki bawełny tranzytowej, przeznaczonej dla Czechosłowacji. Poza bawełną surową wzrósł import odpadków bawełny do 2.506 t. (2.056), pakuł, przędzy lnu, konopi, sizalu itp. do 310 t. (141) oraz szmat z 13.662 t. w r. 1936 na 16.019 t. w r. 1937.

Podobnie, jak i w ogólnym handlu zagranicznym R. P. zmniejsza się import wełny surowej. Po rekordowych wynikach w r. 1936 (25.035 t.) rok sprawozdawczy przynosi poważny, ok. 26%-owy spadek importu **wełny** w porcie gdyńskim (19.785 ton w r. 1937), który tłumaczy się akcją rządową popierania produkcji krajowych surowców włókienniczych. Z akcją tą (popieranie wytwórczości worków lnianych) łączy się również ok. 21%-owy spadek importu **juty** do 12.569 ton z 15.810 ton w r. 1936.

Zmniejszył się również import odpadków wełny z 1.105 t. (1936) na 823 t. w 1937 r. Wśród półfabrykatów, wzgl. fabrykatów włókienniczych zmniejszył się import przędzy wełnianej do 305 t. (468), tkanin do 901 t. (1.370) oraz przędzy bawełnianej i nici do 2.077 t. z 2.210 t. w r. 1936.

Cała grupa wytworów pochodzenia roślinnego wykazuje nieznaczny, 8%-owy wzrost importu zamorskiego do 178.962 t (165.743), gdzie poważniejszą pozycję stanowią od szeregu lat **nasiona oleiste**. Po załamaniu się importu w r. 1936, rok sprawozdawczy przynosi ok. 21%-owy wzrost — 50.814 t. (41.776).

Mimo znacznej poprawy liczba ta odbiega jeszcze bardzo od ostatnich rekordowych wyników importu nasion oleistych w r. 1934 (81.798 t.).

Import owoców świeżych wykazuje ok. 22%-owy wzrost 47.741 t. (39.252). Po poważnym załamaniu się tego importu w r. 1936 wyniki r. 1937 różnią się jeszcze bardzo poważnie od najlepszychh dotychczasowych rezultatów r. 1935 (68.889 t) W roku ub. zmniejszył się przywóz zamorski: jabłek świeżych do 5 t. (621 t.), winogron 51 t. (161 t.) oraz bananów 2.019 t. (2.232).

Bardzo poważnie zwiększył się natomiast przywóz pomarańcz i mandarynek 32.051 t. (26.723) i cytryn 13.582 t. (9.322). Hiszpania, jeden z najpoweżniejszych dostawców pomarańcz na rynek polski w latach ub., na skutek trwającej nadal wojny domowej, musiała bardzo poważnie ograniczyć swój eksport. W r. 1937 miejsce jej zajęła Palestyna. Coraz częściej występuje tu również, jako kraj pośredniczący w imporcie tych owoców — Dania. W imporcie cytryn w roku ub. większą rolę odgrywały Włochy.

Import orzechów i migdałów wykazał duży ok. 79%-owy wzrost 1.426 t. (796), podobnie, jak i konserw owocowych — 155 t. (77). Z innych produktów kolonialnych zwiększył się import herbaty do 1454 t. (1.388) i korzeni 1.285 t. (1.199). Jedynym prawie dostawcą herbaty jest Anglia, korzeni — Holandia.

Zwiększył się również import roślin i materiałów roślinnych 1.019 t. (908).

Odgrywająca dużą rolę w przemyśle włókienniczym żywica, wykazuje ok. 30%-owy wzrost importu — 7.474 t. (5.730).

Wśród wytworów pochodzenia rolniczego zmniejszył się przywóz nasion różnych o 938 t. (575 t. wobec 1.513 t. w roku 1936), owoców suszonych 5.685 t. (5.889) oraz ryżu surowego o ok. 5% — 46.773 t. (49.828). Na podkreślenie zasługuje spadek importu ryżu, artykułu związanego z portem gdyńskim już od r. 1927 („Łuszczarnia Ryżu"), który po rekordowych wynikach w 1931 r. (75.286 t.) i pewnych wahaniach in plus w ub. latach wykazuje stałą tendencję spadku.

Z innych artykułów kolonialnych podobnie jak w Handlu Zagranicznym R. P. zmniejszył się przywóz kawy do 4.136 t. (6.634) oraz kakao 5.883 t. (6.417), wykazując zresztą poważny ok. 50%-owy wzrost wartości.

W grupie zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego większą pozycję stanowią śledzie świeże i solone. Od początku swego powstania tj. od 1931 r. import ten jest na najlepszej drodze swego rozwoju. W r. 1937 importowano śledzi świeżych — 10.702 t. (7.720 t.) oraz śledzi solonych — 38.269 t. (33.964 t.). Import ten w porównaniu z 1936 r. wykazuje poważny ok. 18%-owy wzrost. Rezultaty te są wynikiem nie tylko odpowiednich wyposażeń technicznych portu gdyńskiego (chłodnice), ale i doskonale rozwijających się własnych połowów dalekomorskich.

Zwiększył się również import jelit do 1.214 t. (929 t.) oraz albuminy, żółtka, kazeiny itp. — 4 65 t. (445).

Wśród pozycyj drobnicowych, pochodzenia mineralnego, wzrasta import azbestu, materiałów szlifierskich, magnezytu i smoły. Zmniejsza się natomiast przywóz olei 2.132 t. (2.181), smarów 473 t. (832) i asfaltu 2.349 t. (3.728).

Cała grupa wosków oraz tłuszczów i olejów pochodzenia zwierzęcego i roślinnego wykazuje nieznaczny wzrost, który zawdzięczać należy wyłącznie pozycji tranu 5.705 t. (3.187) oraz wosku. Zmniejszył się natomiast w stopniu silniejszym import tłuszczów i olejów roślinnych 3.283 t. (3.951), a w nieco mniejszym stopniu tłuszczów i olejów roślinnych — 3.951 t. (5.283) tudzież tłuszczów i olejów zwierzęcych 12.923 t. (14.000). Po rekordowych wynikach w r. 1936 — import tłuszczów roślinnych zmniejsza się w roku ubiegłym.

Z całej grupy przetworów spożywczych i tytoniu wykazującej stosunkowo poważny wzrost, najlepsze wyniki daje import tytoniu, zwiększając się o ok. 59% do 3.830 t. (2.415 t.) oraz napojów alkoholowych i innych 1.290 t. (1.094 t.). W roku sprawozd. wzrasta również import ryb wędzonych, suszonych i konserw rybnych.

Wśród przetworów chemicznych wzrasta przede- wszystkim import siarki: 5.367 t. (4.602), farb 1.014 t. (461). Na zniżkowym poziomie kształtuje się natomiast przywóz przetworów chemicznych 2.840 t. (3.307) i garbników 13.027 t. (18.943). W roku ub. ustał zupełnie import tranzytowy soli potasowej.

Podobnie, jak garbników, zmniejszył się w roku ub. również import skór, wykazując spadek o ok. 9% — 27.625 t. (30.596). Import obu tych surowców rozpoczął się w porcie gdyńskim już w 1930 roku, osiągając najlepsze swoje rezultaty dla skór w 1934 r. (30.782 t.) a dla garbników w 1936 r. (18.943 t.). Na dalszy rozwój importu tych surowców, a zwłaszcza skór wpłynie uznanie Gdyni, jako portu arbitrażowego dla skór.

Import kauczuku w roku ub. wykazuje ok. 21%-owy wzrost 6.834 t. wobec 5.610 t. w r. 1934. Import ten, powstały w r. 1931, osiągając największe swoje natężenie w r. 1934 — 7.977 t., odznacza się ostatnio stałymi wahaniami in plus/in minus.

Bardzo poważny natomiast, bo przeszło 100%-wy wzrost importu wykazują **wyroby gumowe** — 2.177 t. (1.020 t.).

Import papieru i makulatury znowu osiąga swoje rekordowe wyniki, wykazując poważny, ok. 40%-owy wzrost — 20.974 t. (14.969 t.) podobnie zresztą, jak i celulozy — 11.429 t. (8.153). Oba te artykuły odgrywają od szeregu lat dużą rolę w tranzycie morskim, portu gdyńskiego. Gros makulatury i celulozy w roku ub. importowane było ze Szwecji. W roku 1937 importowano np. makulatury — 17.797 t., papieru zaś — 3.175 t.

Import papy i tektury wykazuje nieznaczny spadek 400 t. (425 t.).

Cała grupa metali wykazuje poważny wzrost importu. Tak np. zwiększył się przywóz metali różnych tj. ołowiu, aluminium, hiduminium, niklu itp. o przeszło 50% — 3.327 t. (2.224), żelaza surowego o ok. 84% — 8.831 t. (4.759). Z innych niemniej cennych metali zwiększył się przywóz miedzi o przeszło 45% — 18.721 t. (12.885), cyny o ok. 15% — 1.799 t. (1.554) oraz cynku o ok. 49% — 424 t. (275).

Zmniejszył się natomiast przywóz wyrobów żelaznych i metalowych — 3.144 t. (5.922), maszyn, aparatów i części 3.035 t. (4.940).

Dobrze się nadal rozwija, świadcząc o postępach motoryzacji w głębi kraju, import samochodów, motocykli oraz ich części 5.292 t. (1.462).

Reasumując przegląd **importu drobnicy** w r. 1937, wyrażający się liczbą 632.006 ton wobec 571.193 ton w 1936 roku, należy podkreślić ok. 11%-owy wzrost tego importu. Udział drobnicy w ogólnym imporcie zamorskim portu gdyńskiego **zmniejszył się** z 42,8% w r. 1936 do 36,8% w r. 1937

Kształtowanie się importu zamorskiego w 1937 r. w porównaniu z 1936 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

Import (tony)	**Rok 1937**	**Rok 1936**
Nasiona różne	575	1.513
nasiona oleiste	50.814	41.776
ryż surowy	46.773	49.828
owoce świeże	47.741	39.252
owoce suszone	5.685	5.889
konserwy owocowe	155	77
orzechy i migdały	1.426	796
kawa	4.136	6.634
herbata	1.454	1.388
kakao	5.853	6.417
rośliny i mater. roślinne	1.019	908
korzenie	1.285	1.199
żywica	7.474	5.730
śledzie świeże	10.702	7.720
śledzie solone	38.269	33.964
rudy różne i wypałki pirytowe	168.489	136.817
piryty	29.306	14.673
oleje	2.132	2.181
smoła i smary	524	860
asfalt	2.349	3.728
tłuszcze i oleje roślinne	3.951	5.283
tłuszcze zwierzęce surowe	12.923	14.000
tran	5.705	3.187
napoje alkoholowe i inne	1.290	1.094
tytoń	3.830	2.415
siarka	5.367	4.602
przetwory chemiczne	2.840	3.307
farby	1.014	461
garbniki	13.027	18.943
fosforyty	145.392	127.351
żużle Thomasa	64.862	38.536
sól potasowa	—	3.071
skóry	27.625	30.596
wełna	19.785	25.035
odpadki wełniane	824	1.005
przędza wełniana	306	467
bawełna	93.013	91.761
odpadki bawełny	2.506	2.056
przędza bawełniana	2.079	2.210
len, konopie, sizal i in. wł. rośl.	828	915
juta	12.569	15.810
szmaty	16.020	13.661
kauczuk	6.834	5.610
wyroby gumowe	2.177	1.020
papier i makulatura	20.974	14.969
papa i tektura	400	425
celuloza	11.429	8.153
żelazo surowe	8.831	4.759
metale różne	3.327	2.224
złom żelazny	677.948	446.886
miedź	18.721	12.885
cyna	1.799	1.554
cynk	424	275
wyroby żelazne i metalowe	3.144	5922
maszyny, aparaty i części	6.195	6.259
części wagonów i lokomotyw	3.035	4.940
samochody, motocykle i części	5.292	1.462
różne	85.557	50.997
Razem	1.718.004	1.335.456

Wywóz zamorski w roku sprawozdawczym — 7.288.172,6 t wykazuje 13.7%-owy wzrost w porównaniu z 1936 roku (6.407.490.2 ton). Podobnie jak i w imporcie rok sprawozdawczy przynosi bardzo poważne, gdyż ok. 4-krotne wzmożenie się tempa wywozu. O ile w latach 1935—1936 średnie tempo wzrostu wywozu wahało się w granicach 1%—3%, to rok 1937 wnosi tu gruntowną zmianę:

Rok 1937	— 7.288.172.6 t.	wzrost 13.7%
„ 1936	— 6.407.490.2 t.	„ 0.7%
„ 1935	— 6.362.599.5 t.	„ 2.6%
„ 1934	— 6.200.367.9	„ 17.8%

Od szeregu lat dominującym czynnikiem eksportu zamorskiego w porcie gdyńskim są towary masowe: węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks oraz drzewo (tarcica i kopalniaki). Po załamaniu się eksportu węgla w r. 1936 r. 1937 przynosi rekordowe wyniki, w kt. eksportowano węgla kam. przez port gdyński 5.560.207 ton, wykazując 13.3%-owy wzrost wobec r. 1936 (4.905.613 ton), w roku 1934 — **5.160.169 ton** i o 400.038 ton większy niż w najlepszym. Duży wpływ na wzmożenie się tego eksportu wywołało zawarcie w roku ub. porozumienia węglowego polsko - angielskiego oraz pewne przegrupowania, jakie zaszły na rynkach odbiorczych. Tak np. eksport węgla do Belgii wzmógł się o ok.



Ładowanie żelaza na ss Runa (szw.) przy nabrzeżu Czechosłowackim w Wolnej Strefie

50%, do Łotwy — o ok. 100%. Poza tym zwiększyły się wysyłki węgla do Algeru, Danii, Egiptu, Estonii, Finlandii, Francji, Holandii, Norwegii, Portugalii i Senegalu Fr. Zjawili się nowi odbiorcy, jak Indie Holenderskie Wsch. oraz Turcja. Zmniejszyły się natomiast wysyłki węgla do Gibraltaru, Grecji, Jugosławii, Syrii, Szwajcarii, Szwecji, Tunisu i Włoch. Ustał eksport węgla do Islandii, Rumunii, i Wenezueli. Niewątpliwie duże znaczenie w przegrupowaniach tych, miała toczącą się wojna domowa w Hiszpanii i wypływające stąd częstokroć poważne utrudnienia w żegludze śródziemnomorskiej.

Analogicznie do wzrostu ilości statków, zawijających do portu gdyńskiego zwiększa się też stale ilość statków bunkrujących. Stąd poważny przeszło 52%-owy wzrost eksportu węgla bunkrowego (611.582 ton wobec 401.573 ton w 1936 r.). Dużą rolę we wzroście eksportu tego artykułu odegra zapewne statek „pływająca stacja bunkrowa" f. „Polskarob", uruchomiona w końcu r. 1937.

Eksport koksu, po rekordowych wynikach r. 1936 spadł w roku ub. wykazując nieznaczną 0.6%-ową zniżkę wywozu (234.646 t. wobec 236.182 t. w r. 1936). Mimo spadku, względnie zaniku eksportu koksu do takich krajów, jak: Argentyna, Grecja, Holandia, Islandia, Jugosławia, Portugalia, Syria i Tunis, podkreślić należy wzmożenie się wywozu do: Finlandii, Szwecji, i Włoch oraz ukazanie się nowego odbiorcy Australii.

Najpoważniejsza pozycja w eksporcie grupy drzewa — tarcica uległa w roku ub. poważnemu załamaniu się, wykazując ok. 44%-owy spadek wywozu (149.243 t. wobec 265.629 t. w r. 1936), co jest tym bardziej znamienne, że w Gdańsku eksport ten wzrósł znacznie. Dobra koniunktura w górnictwie angielskim przyczyniła się do ok. 4-krotnego wzrostu wywozu kopalniaków przez port gdyński. W r. 1937 wywieziono 70.966 t. wobec 18.957 t. w r. 1936.

Eksport tych pięciu towarów masowych (węgiel kamienny, bunkrowy, koks, kopalniaki i tarcica) w r. 1937 wyniósł 90.9% ogólnego eksportu zamorskiego portu. Udział tej grupy towarów pozostaje bez zmian od r. 1936, stanowiąc prawie że 91% ogólnego eksportu.

W liczbach absolutnych **eksport towarów masowych** wyniósł w r. 1937 6.626.643 t. wobec 5.827.954 ton w r. 1936, wykazując 13.7%-owy wzrost, a więc taki sam jak i ogólnego eksportu zamorskiego.

Kształtowanie się eksportu zamorskiego w r. 1937 w porównaniu z r. 1936 ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie (w tonach):

	Rok 1937	Rok 1936
Zboże	92	543
strączkowe	765	946
mąka ryżowa	4.857	4.404
mąka	285	550
mąka pastewna	507	3.594
ryż wyłuszczony	1.039	4.119
słód	20.757	27.460
owoce świeże	650	857
konserwy owocowe	30	51
nasiona i rośliny	3.516	7.103
szynki i inne peklowane	5.198	1.097
bekony	19.982	18.726
drób i ptactwo bite	1.212	1.863
jaja	20.020	22.765
masło	6.549	11.369
cement	11.603	13.330
sól kuch. i przem.	2974	1.730
węgiel kamienny	5.560.207	4.905.613
węgiel bunkrowy	611.582	401.573
koks	234.646	236.182
oleje i parafina	235	120
tłuszcze zwierzęce	2.993	6.143
przetwory mięsne	23.758	15.874
cukier	45.494	62.161
napoje alkoholowe	160	88
spirytus	6	97
makuchy	10.026	16.643
melasa	4.572	5.410
otręby	1	2.237
wytłoki buraczane	2.818	4.827
soda	4	2.142
salmiak	857	554
karbid	1.568	2.755
farby	147	81
mączka kostna	2.543	1.908
biel cynkowa	6.035	4.423
sól potasowa	8.265	4.099
saletra	110	5.537
siarczan amonu	46.653	17.008
skóry	2.369	994
tkaniny	7.130	7.646
bawełna i odpadki	4.669	2.710
bale, słupy i kopalniaki	70.966	18.957
drzewo tarte	149.243	265.629
wyroby z drzewa	7.358	6.725
klepki	775	945
dykty i forniery	16.962	15.372
meble gięte	5.406	4.986
wyroby koszykarskie	926	1.046
papier	5.256	7.612
papa i tektura	3.173	2.495
celuloza	4.223	11.948
żelazo surowe	8.325	7.212
żelazo handlowe	85.063	94.197
metale różne	1.953	734
wyroby żelazne i metalowe	26.252	19.167
szyny kolejowe	45.726	8.562
rury żeliwne i żelazne	34.736	25.962
cynk	18.217	13.654
blacha cynkowa	5.125	6.277
różne	121.604	71.682
Razem:	7.288.173	6.407.490

Cała grupa wytworów pochodzenia roślinnego wykazuje stosunkowo poważny spadek wywozu, z wyjątkiem mąki ryżowej z 4.404 t. (1936 r.) na 4.857 t. (1937 r.). Zmniejszył się wywóz zboża eksportowanego i tak w niewielkich ilościach.

(W nawiasiach dane za r. 1936) do 92 t. (543), strączkowych 765 t. (946), mąki wszelkiej 285 t. (550), bardzo poważnie mąki pastewnej 507 t. (3.596), ryżu wyłuszczonego 1.039 t. (4.119), słodu 20.757 t. (27.460), owoców świeżych 650 t. (857), konserw owocowych 30 t. (51), nasion i roślin 3.516 t. (7.103) oraz ziemniaków 9.084 t. (14.321).

Wśród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 50%-owy spadek eksportu słodu do najpoważniejszego odbiorcy St. Zjedn. Poważny spadek reeksportu ryżu wyłuszczonego łączy się z zanikiem eksportu tego artykułu do Z. S. R. R. Bardzo poważny spadek eksportu ziemniaków do Anglii musiał wpłynąć również na zmniejszenie się tego eksportu.

W grupie zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego zwraca uwagę znaczny ok. 5-krotny wzrost wywozu szynek i innych peklowanych (5.198 t. wobec 1.097 t. w 1936 r.). Wzrost ten zawdzięczać należy dwom najpoważniejszym odbiorcom zagranicznym: St. Zjedn. A. P. i Anglii. Również niezłe rezultaty daje eksport bekonów, wykazując nieznaczny 0.6%-owy wzrost wywozu (19.982 t. wobec 18.720 t. w 1936 r.). Rezultaty te jednakże bardzo poważnie odbiegają od ostatnich rekordowych wyników wywozu bekonów r. 1932. (51.878 t.). Zjawisko to łączy się z poważną konkurencją na rynku angielskim bekonów duńskich, a nawet ostatnio estońskich i łotewskich.

Podobne wpływy działają również i na eksport szeregu innych produktów hodowlanych. Po ostatnich rekordowych wynikach r. 1936 (1.863 t.) zmniejszył się poważnie w roku ub. eksport drobiu i ptactwa bitego (1.212 t.). Analogicznym wahaniem in minus ulega również eksport jaj 20.020 t. (22.765) i masła 6.549 t. (11.369). Najpoważniejszym odbiorcą obu tych artykułów jest nadal Anglia.

W roku sprawozd. zmniejszył się również bardzo poważnie eksport słoniny, smalcu i t. p. tłuszczów zwierzęcych 2.993 t., (6.143), kierowanych również w przeważnej mierze na rynek angielski.

Doskonale natomiast rozwija się eksport przetworów mięsnych (konserw), wykazując ok. 50%-owy wzrost 23.758 t. (15.874). Głównymi odbiorcami są tu St. Zjedn. A. P. i Anglia.

Równie dobre rezultaty daje eksport przetworów warzywnych, wykazując przeszło dwukrotny wzrost wywozu do 4.072 t. (1.992).

Niemal że wszystkie pozostałe pozycje z grupy przetworów spożywczych wykazują spadek.

Do cennych artykułów wywozu w porcie gdyńskim należy niewątpliwie cukier. Po najlepszych wynikach eksportu, osiągniętych w r. 1931 115.529 t., cukier wykazuje stałą tendencję spadku.

W roku sprawozdawczym spadek wyniósł ok. 26% 45.494 t. (62.161). Spadek ten łączy się przyczynowo ze wzrostem konsumcji w kraju i dążnościami do zmniejszenia wysyłek do Danii.

Eksport melasy, kierowany jedynie do Stanów Zjednoczonych Am. P. zmniejszył się stosunkowo nieznacznie 4.572 t. (5.410).

Eksport otręb w roku ub. niemal że ustał wyniósł 0.4 t. (2.237). Wytłoki buraczane wykazują poważny ok. 50%-owy spadek 2.818 t. (4.827).

Z pośród towarów drobnicowych pochodzenila mineralnego zwraca uwagę poważny ok 73% wzrost wywozu soli kuchennej i przemysłowej, wyw. 2.974 t. (1.730), odbiorcami są przeważnie Szwecja i Holandia.

Zmniejszył się natomiast wywóz cementu o ok. 13% 11.603 t. (13.300). Najpoważniejszymi odbiorcami cementu w roku 1937 były: Norwegia, Islandia, Unia Połudn. Afr. oraz Brazylia.

Z przetworów chemicznych od szeregu lat w porcie gdyńskim najdonioślejszą rolę odgrywa siarczan amonu, kierowany przede wszystkim do krajów Dalekiego Wschodu: Japonii i Chin. Rok ub. w eksporcie siarczanu amonu przynosi ok. 3-krotny wzrost do 46.653 t. (17.008), niewiele różniący się od ostatnich rekordowych rezultatów wywozu w r. 1932 47.870 t.

Poważną pozycję eksportu stanowi też sól potasowa, pochodzenia przeważnie tranzytowego, który wzmógł się o przeszło 100% — 8.265 t. (4.099). —

Eksport bieli cynkowej datuje się już od r. 1931. W roku ub. osiąga on rekordowe wyniki — 6.035 t. (4.423). Najpoważniejszymi odbiorcami są: Brazylia, Szwecja, Argentyna, Indie Bryt., Indie Hol. Wsch., Holandia i Finlandia.

Zwiększa się również eksport salmiaku 857 t. (554 t.), farb 147 t. (81 t.) oraz mączki kostnej 2.543 t. (1908 t.).

Dość późno rozpoczęty eksport sody (w 1933 r.) w roku ub. ulega załamaniu się i wyniósł 4 t. (2.142). Po rekordowych rezultatach w r. 1936 (2.755 t.) zmniejszył się również poważnie w r. ub. eksport karbidu 1.568 t. Bardzo nikłe wyniki daje również eksport saletry, wykazując w roku sprawozdawczym poważny spadek — 110 t. (5.537).

Podkreślić natomiast należy ukazanie się nowego reeksportu w porcie gdyńskim. Artykułami tymi są garbniki. Rok sprawozdawczy przynosi tu ok. 50%-owy wzrost tego reeksportu, kierowanego w przeważnej mierze do Łotwy, Litwy i Finlandii.

Eksport tkanin uległ nieznacznej zniżce 7.130 t. (7.646) jest to jeden z nielicznych artykułów naszego eksportu, zasięgiem swoim obejmujący niemal wszystkie części świata.

Do takich artykułów należą również meble gięte oraz dykty i forniery. Rok sprawozdawczy przynosi dla obu tych pozycyj nowe rekordowe osiągnięcia.

Eksport mebli giętych wykazuje 8,4%-owy wzrost 5.406 t. (4.986), podczas gdy eksport dykt i fornierów — 10.3%-owy wzrost — 16.962 t. (15.372). Eksport ten, datujący się od 1931 obejmuje obecnie ok. 66 krajów przeznaczenia.

Zwiększa się również eksport różnych wyrobów drzewa (pozycja ta obejmuje wszelkie wyroby z drzewa oprócz oddzielnie wymienionych) do 7.358 t. (6.725).

W tej grupie drzewa i jego wyrobów zmniejszył się jedynie wywóz klepek do 775 t. (945).

Rok sprawozdawczy wnosi również załamanie się artykułów reeksportu w porcie gdyńskim: papieru i celulozy. Eksport papieru zmniejszył się z 7.612 t. (1936 r.) na 5.256 t. (1937 r.), wykazując stałą tendencję spadku od najlepszych wyników r. 1934 (11.905 t.). Eksport celulozy natomiast wykazuje jeszcze większy, ok. 65%-owy spadek do 4.223 t. (11.948).

Z pośród metali i wyrobów z nich, nieznaczny ok. 15%-owy wzrost wykazuje żelazo surowe — 8.325 t. (7.212).

Pozycja metali różnych zwiększa się przeszło dwukrotnie 1.953 t. (734).

Eksport szyn kolejowych wykazuje przeszło pięciokrotny wzrost, osiągając 45.726 t. w r. ub. wobec 8.562 t. w r. 1936, nie dochodzi jednak najlepszych swoich rezultatów r. 1934 (47.721 t.). Eksport ten w r. 1937 kierowany był do Chin, Brazylii, Z. S. R. R.

Dobrze rozwija się również eksport rur żeliwnych, żelaznych i stalowych, wykazując ok. 34%-owy wzrost 34.736 t. (25.962). Rury te podobnie, jak za lat ub. eksportowane były do Birmy, Indyj Bryt., Szwecji, Norwegii, Finlandii oraz Argentyny.

Rekordowe wyniki osiąga w roku sprawozdawczym również eksport cynku, wykazując przeszło 33%-owy wzrost 18.217 t. (13.654). Najpoważniejszymi odbiorcami naszego cynku są kraje: Anglia, Szwecja, Japonia, Stany Zjednoczone, A. P. i Indie Brytyjskie.

Po doskonałych wynikach w r. 1936 obniżył się w roku sprawozdawczym eksport żelaza handlowego, wykazując nieznaczny ok. 7%-owy spadek wywozu 85.063 t. (91.197), spowodowany głównie zmniejszeniem się wysyłek do Argentyny. W przeciwieństwie do wzrostu cynku zmniejsza się wywóz blachy cynkowej, wykazując ok. 18%-owy spadek — 5.125 t. (6.277). Blachę cynkową eksportujemy nadal przeważnie do Japonii.

Reasumując ten przegląd należy stwierdzić, iż eksport towarów drobnicowych odgrywa dotychczas nikłą rolę w porcie gdyńskim, stanowiąc zaledwie 9.1% ogólnego wywozu zamorskiego portu. Stan ten nie uległ żadnej zmianie od 1936 roku. W liczbach absolutnych eksport towarów drobnicowych, w porcie gdyńskim w r. 1937 wyniósł 661.530 t., wykazując nieznaczny 14.1%-owy wzrost wywozu wobec r. 1936 (579.536 ton).

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem w roku sprawozd. (22.236.5 ton) wykazują poważny 43.7%-owy spadek w porównaniu z r. 1936 (39.519.8 ton). Od paru ostatnich lat obroty te wykazują stałą tendencję spadku, związaną z rozwojem linii regularnych w obu portach p. o. c. Coraz mniej statków, zawijających do portów p. o. c., oprócz ładunków dla jednego portu p. o. c. posiada równocześnie ładunki przeznaczone dla następnego portu. Stan ten ulegnie zmianie z chwilą rozwoju obrotów przybrzeżnych Gdyni z innymi portami, względnie miejscowościami nadmorskimi, położonymi na polskim wybrzeżu, gdyż dotychczas obroty te obejmują wyłącznie stosunki między Gdynią a Gdańskiem.

Na uzyskanie ogólnych obrotów w wysokości 22.236.5 t. złożył się przywóz — 7.079 t. oraz wywóz — 15.157.5 ton.

Kształtowanie się przywozu i wywozu w obrocie przybrzeżnym wykazuje nast. tonaż:

	Przywóz	Wywóz
Rok 1937	7.079	15.158
„ 1936	19.894	19.626
„ 1935	10.918	18.123

W zestawieniu tym zwraca uwagę poważny, ok. 64%-wy spadek przywozu w 1937 roku oraz znacznie mniejszy, gdyż ok. 23%-owy — wywozu. Spadek spowodowały przede wszystkim pozycje przywozu: ryby z połowów własnych — 3.462 t. (11.802 t.), siarczan amonu — 1.279 t. (5.761 t.) mąka pastewna — brak (741 t.), nasiona oleiste — 60 t. (498 t.), oraz wyroby żelazne i metalowe — 20 t. (84 t.).

Na wywozie natomiast — ryż wyłuszczony — 6.460 t. (9.751 t.), żywica — 296 t. (741 t.) śledzie — 263 t. (411 t.) tłuszcze zwierzęce sur. — 611 t. (772 t.) tran — 175 t. (278 t.) przetwory chemiczne — 158 t. (459 t.) skóry — 656 t. (717 t.) wełna — 2 t. (130 t.) kauczuk — 74 t. (106 t.) papier — 636 t. (971 t.) i miedź — 443 t. (838 t.).

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną w roku sprawozdawczym osiągnęły 118.858.1 t. (99.645.8 t.) wykazując 19.3%-owy wzrost w stosunku do r. 1936. Do rekordowych wyników należał r. 1935 (131.551.2 t.), obroty te wykazały stałą tendencję wzrostu. Po spadku w r. 1936 ostatni rok wnosi znowu poważną poprawę. Obroty te mają przed sobą duże możliwości rozwoju. Cały szereg towarów mogło być przewożonych z dużą korzyścią, drogą rzeczną znacznie tańszą. Na przeszkodzie temu rozwojowi stoi przede wszystkim brak bezpośrednich połączeń wodnych Gdyni z Wisłą z ominięciem odcinka morskiego oraz trudności z przystosowaniem tonażu do pracy na morzu i nieuregulowanej rzece.

Na uzyskanie ogólnych obrotów z wnętrzem kraju złożył się przywóz — 57.154.5 t. oraz wywóz — 61.703.6 t.

Dobrą analizę kształtowania się tych obrotów będzie poniższe zestawienie przywozu i wywozu w ostatnich paru latach (tony):

	Przywóz	Wywóz
Rok 1937	57.155	61.704
„ 1936	45.562	54.084
„ 1935	83.899	47.653
„ 1934	73.434	43.038

Tempó wzrostu przywozu, wynoszące ostatnio ok. 25% przewyższa prawie że dwukrotnie tempo wzrostu wywozu (ok. 14%). Wzrost przywozu w roku sprawozdawczym spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za 1936 r.): cukier — 40.034 t. (36.512 t.), siarczan amonu — 3.649 t. (brak), deski i łaty — 4391 t. (12 t.), wyroby żelazne i metalowe — 849 t. (1.166 t.), krochmale — 970 t. (190 t.), napoje alkoholowe — 477 t. (335 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 151 t. (30 t.), zboże — 19 t. (brak), nasiona — 46 t. (brak), oraz amoniak — 1.041 t. (brak). Na wzrost wywozu wpłynęły w pierwszym rzędzie: ryż wyłuszczony — 20.913 t. (17.793 t.), żywica — 1.891 t. (1.412 t.), glinki ceramiczne — 1.173 t. (brak), minerały, zawierające bor —404 t. (290 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 2.894 t. (2.284 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 3.839 t. (3.162 t.), tran — 1.129 t. (632 t.), tkaniny — 248 t. (70 t.), papier — 3.027 t. (1.892 t.) oraz maszyny, aparaty i części — 460 t. (134 t.).

RUCH STATKÓW w 1937 R.

analogicznie do wzrostu obrotów towarów wykazuje wzrost ilości i pojemności (N. R. T.) statków w porównaniu z r. 1936. Przyszło bowiem (w nawiasie dane za 1936 r. i wzrost %) 5.766 (4.911 — wzrost 17%) statków o pojemności 5.638.318

n. r. t. (4.919.765 n. r. t. — wzrost 15%), wyszło zaś 5.759 (4.909 — wzrost 17%) statków o pojemności 5.635.243 n. r. t. (4.898.147 — wzrost 15%). Ogółem (na wejściu i wyjściu łącznie) ruch statków w 1937 roku wyniósł 11.525 (9.820) statków o pojemności 11.273.561 n. r. t. (9.817.912 n. r. t.). Na szczególne podkreślenie zasługuje wzrost ilości statków załadowanych tak na wejściu jak i na wyjściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 2.454 (2.185) wyszło zaś 4.093 (3.723) statki z ładunkiem.

Kształtowanie się bander w ruchu statków w ostatnich dwu latach ilustruje poniższe zestawienie:

Bandery	Suma tonażu (N.R.T.) statków na wejściu i wyjściu		Udział %		Kolejność miejsc	
	1937	1936	1937	1936	1937	1936
Szwecja	1.883.355	1.928 617	66.7	19 6	1	1
Polska	1.632.089	1.590.472	14.5	16.2	2	2
Niemcy	1.087.932	819.162	9 7	8.3	3	5
Anglia	929.123	857.560	8 3	8.7	4	4
Dania	890.195	941.410	7.9	9.6	5	3
Finlandia	803.122	449 206	7.2	4.6	6	9
Norwegia	761.892	670.517	6.8	6.8	7	7
Włochy	699.647	661 487	6.2	6.7	8	8
U. S. A.	625.949	717.374	5 6	7.3	9	6
Łotwa	498.659	113.126	4.4	1.2	10	14
Grecja	472.714	421.749	4 2	4.3	11	10
Estonia	339.498	142.650	3.0	1.5	12	12
Francja	226.336	134.462	2.0	1.4	13	13
Holandia	205.396	155.345	1.8	1.6	14	11
Z. S. R. R.	61.707	112.118	0 6	1.1	15	15
Gdańsk	46 552	33.366	0 4	0.3	16	16
Panama	35.445	1.078	0 3	0.01	17	22
Rumunia	32.252	29.054	0 3	0.3	18	17
Jugosławia	23.770	26.195	0.02	0.3	19	18
Litwa	5.492	2.238	0 01	0.02	20	21
Islandia	4.208	3.836	0 0	0.04	21	20
Hiszpania	3.760	—	0 0	—	22	—
Węgry	3.460	6.890	0.0	0.1	23	19
Belgia	1.013	—	0 0	—	24	—

O ile dwie pierwsze bandery: szwedzka i polska pozostają bez zmian, wykazując niewielkie różnice w udziałach procentowych, to zwraca natomiast uwagę przesunięcie się bandery niemieckiej z 5-go miejsca na 3-cie, na niekorzyść bandery duńskiej, zajmującej obecnie 5-te miejsce. Bez zmiany na 4-em miejscu pozostaje bandera angielska, norweska na 7-em, włoska — 8, estońska — 12, francuska — 13.

Poważnemu przesunięciu z 9-go na 6-te miejsce uległa bandera fińska. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 24 państw, wobec 20 państw w r. 1936.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w 1937 r. wyniósł 980.5 n. r. t., wobec 1.001.7 n. r. t. w 1936 r. Zwiększyła się natomiast bardzo poważnie średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie z 44 na 53 statki w 1937 r. — Średni postój statków zmniejszył się w r. 1937 z 51.9 godzin na 48.2 godzin.

Ruch pasażerów osiąga nowe rekordowe wyniki przede wszystkim dzięki wzrostowi wyjazdów, gdyż przyjazdy wykazują pewien nieznaczny zresztą spadek. Przyjechało bowiem 13.180 osób wobec 15.682 osób w r. 1936, wyjechało zaś 32.087 osób wobec 25.640 osób w 1936 roku. Ogółem ruch pasażerów (przyjazd i wyjazd łącznie) wyniósł w 1937 roku 45.267 osób wobec 41.322 osób w 1936 r. Pasażerowie ci przyjechali (w nawiasie dane za 1936 r.): z Anglii — 826 (981), Argentyny — 629 (57), Belgii — 287 (233), Brazylii — 141 (246), Danii — 1.046 (3.797), Estonii — 23 (23), Finlandii — 126 (211), Francji — 751 (270), Holandii — 76 (633), Kanady — 213 (155), Litwy — 8 (9), Łotwy — 9 (—), Niemcy — 22 (42) Norwegii — 38 (87), Portugalii — 6 (—), Senegalu — 1 (1), Stanów Zjedn. A. P. — 4.320 (4.452), Szwecji — 272 (3.237), Wysp Kanaryjskich — 1 (—), via W. M. Gdańsk — 5 (119), oraz wycieczek morskich G. A. L. — 4.362 (nie wyłączone). Pasażerowie ci wyjechali: do Anglii — 6.495 (3.563), Argentyny — 4.282 (1.281), Belgii — 14 (199), Brazylii — 3.530 (3.771), Danii — 420 (2.087), Estonii — 43 (15), Finlandii — 9 (19), Francji — 5.378 (3.774), Holandii — 19 (7), Kanady — 766 (110), Litwy — 2 (—), Łotwy — 3 (964), Niemiec — 14 (10), Norwegii — 18 (17), Stanów Zjedn. A. P. — 6.296 (5.243), Szwecji — 90 (3.265), Urugwaju — 416 (1.073), via W. M. Gdańsk — 5 (53), oraz wycieczek morskich G. A. L. — 4.287 osób. Na podkreślenie zasługuje tu wzmożony ruch emigracyjny, kierujący się w przeważnej mierze do krajów Ameryki Południowej.

W roku ubiegłym nie zanotowano poważniejszych zmian na **liniach regularnych** portu gdyńskiego. Jedynie spośród **armatorów polskich** „Żegluga Polska" uruchomiła linię Gdynia/Gdańsk—porty zachodniej Finlandii z zawijaniem do Abo (Turku), Meütyluoto, Wesa i in. portów botnickich w miarę podaży ładunku. Podniesiono również banderę polską na motorowcu „Lechistan", kursującym zresztą już i przed tym na tej samej lewantyńskiej linii.

Porozumienie pomiędzy G. A. L-em (makler P. A. M.) a Southam States Lines co do wspólnej linii polsko-amerykańskiej do portów Golfu zwiększyło częstotliwość ruchu na tej mającej duże znaczenie gospodarcze „bawełnianej" linii.

Przegląd ten byłby nie kompletny gdybyśmy nie wspomnieli o nowych osiągnięciach portu na odcinku handlowym. O ile praca nad ostatecznym uruchomieniem instytucji arbitrażu bawełny zbliżają się ku końcowi, to powołany do życia w r. 1936 arbitraż skór doczekał się w roku ubiegłym już 2-ch wyroków sądu arbitrażowego.

MGR JÓZEF BIENIASZ

Z dziejów dawnego prawa morskiego

Jakkolwiek badania nad całokształtem dawnego prawa polskiego mogą się już dzisiaj poszczycić bardzo bogatymi rezultatami, co znalazło konkretny wyraz w wielkiej ilości różnego rodzaju rozpraw i publikacyj naukowych, to jednak wiele jeszcze, bardzo ciekawych problemów i instytucyj prawnych, szczególnie z dziedziny prawa prywatnego, których resztki przetrwały do naszych dni, czeka na pióro badacza. Mimo żywego zajęcia się w okresie powojennym zagadnieniami morskimi przeszłości i w dobie obecnej, nie zainteresowano się bliżej dotąd dziedziną dawnego prawa morskiego, odsłaniającego pole do niezwykle ciekawych badań. Lepiej nieco przedstawia się stan literatury naukowej, w zakresie współczesnego prawa morskiego. Jakkolwiek i tutaj brak dotąd analitycznych i porównawczych studiów, to jednak zrobiono już dość udany początek w pracach dr-a Aleksego Majewskiego: „Prawo morskie" — Tczew — Gdynia, 1930 r. i dr-a Wł. Sowińskiego; „Prawo handlowe morskie w zarysie", Warszawa, 1935 i w zebranym oraz opracowanym przez Zbigniewa Toczyskiego zbiorze „Polskie przepisy morskie", Warszawa, 1933.

Pragnę się zająć pokrótce jedną z charakterystycznych instytucyj tego prawa, określanej w dokumentach łacińskich mianem „ius naufragi" lub „ius littorale" (po niemiecku Strandrecht). W polskiej terminologii prawniczej użyto na jej określenie terminu „prawo nadbrzeżne" [1]) nadbrzeżnicze [2]) lub prawo rozbicia. Za najwłaściwsze jednak uważam wprowadzone ze słownictwa kaszubskiego do literatury naukowej przez Bolesława Ślaskiego określenie „ius naufraggi" przez „prawo przypławku" [3]). Charakteryzuje ono najwłaściwiej tak istotę samej instytucji, jak też najlepiej odpowiada duchowi języka polskiego. Termin ten jest do dnia dzisiejszego w użyciu na Kaszubach, o czym świadczy ogłoszona w „Gryfie" (r. 1933) nowelka St. Grabińskiego. „Przypławek Jana Mrocha", opowieść z przystrądzia. Z tych względów byłoby może wskazane, aby właśnie to określenie wprowadzić do obowiązującej terminologii prawniczej, jako termin wytworzony przez ludność zamieszkującą wybrzeże morskie, której instytucja, kryjąca się pod tym pojęciem, była od wieków znana.

Istota „ius naufragii" polegała na tym, że towary, czy przedmioty, które wpadły do morza, czy to wskutek rozbicia się okrętu w czasie burzy, czy wskutek jego zniszczenia w inny sposób, stawały się bezpańskimi, t. zn. iż „wedle wyobrażeń średniowiecznych gasła własność tych rzeczy", jak to określa prof. Dąbkowski [4]). Po wyrzuceniu następnie tych przedmiotów na brzeg morski, mogła je sobie przywłaszczyć ludność nadbrzeżna, jako rzeczy znalezione, uzyskując do nich pełne prawo własności. Przy tym nie miał tu żadnego znaczenia fakt, czy właściciel tych rzeczy był znany lub też nie.

W dawniejszych czasach (w XII a nawet w XIII w.) „ius naufragii" rozciągało się nie tylko na przedmioty martwe, ale nawet na ludzi (rozbitków), których nowy właściciel zmieniał w niewolników. Tak było jeszcze pod koniec XIII w., skoro, książe wielkopolski Przemysł II, zatwierdzając w r. 1294 wolności i przywileje nadane mieszkańcom Elbląga przez Mszczuja, księcia pomorskiego, uchyla w stosunku do nich na terenie całego swojego państwa „ius naufragii", tak „in corpore sive rebus aliis quibuscunque". Widocznie branie rozbitków w niewolę było uważane jeszcze wówczas za powszechne i normalne uprawnienie, skoro wyjęcie z pod tego prawa uchodziło za przywilej. Podobnie arcybiskup ryski Jan zwalnia w r. 1275 mieszczan Lubeki, na obszarze podległego sobie arcybiskupstwa od „ius naufragii", tak w odniesieniu do rzeczy jak i ludzi („in rebus suis aut personis") [5]). Najbardziej w jaskrawej formie występowało „prawo przypławku", w dawnym prawodawstwie ruskim, według którego rozbitków można było nie tylko pozbawić wolności, ale nawet życia.

Z biegiem lat prawo to traciło coraz więcej swoją pierwotną surowość i bezwzględność tak wskutek coraz liczniejszych przywilejów, uchylających jego moc w stosunku do jednostek, czy całych grup społeczeństwa, jak szczególnie wskutek akcji Kościoła katolickiego, który w przeważnej mierze zwalczał je, jako sprzeczne z jego nauką. Najwcześniej uchylono stosowanie „ius naufragii" w stosunku do ludzi i jakkolwiek sporadyczne wypadki zabierania rozbitków w niewolę zdarzały się nawet u schyłku średniowiecza, to jednak następowała już w tym czasie znaczna zmiana pojęć w kierunku większego poszanowania wolności człowieka, jak też własności osobistej. Jeden z najpiękniejszych przykładów tej zmiany pojęć stanowi list Stefana Batorego do miasta Lubeki z r. 1580. Czytamy tam mianowicie: „Jeżeli nie jest w mocy ludzkiej odwrócić rozbicia okrętów, to ciągnąć z nich zyski jest niegodne. Jeżeli burza nieszczęśliwemu nie wszystko zabrała, dlaczegoż mielibyśmy być okrutniejsi od wichrów i mórz? Ani my, ani poprzednicy nasi nie inaczej uważaliśmy rozbitków, jak za ludzi, którzy w nieszczęściu większe do naszej opieki mają prawo. Towary nieprzyjacielskich rozbitków powrócić, a ludzi wolno puścić kazaliśmy, bo sądzimy, że w rozbiciu nie byli nam nieprzyjazni, ani też szkodliwi być mogli" [6]). Już znacznie wcześniej jednak, bo w r. 1454 w przywileju wcielenia ziem pruskich do korony, zniósł Kazimierz Jagiellończyk prawo nadbrzeżne, określając je jako prawo okrutne i niesprawiedliwe (ius crudele et iniustum), zastrzegając sobie rzeczy z rozbitych okrętów tylko w tych wypadkach, gdy nie znajdzie się ich prawowity spadkobierca.

Prawo przypławku (ius naufragii) stanowiło pierwotnie regale książęce czyli to, co według dzisiejszych pojęć prawnych określilibyśmy mianem monopolu. Wiemy, ze studiów nad dawnym prawem polskim, że t. zw. regalia czyli monopole, stanowiły wówczas jedno z głównych źródeł dochodu dla skarbu państwa, utożsamianego zwłaszcza we wcześniejszym średniowieczu, ze skarbem prywatnym panującego. Do tego rodzaju monopolów, przysługujących pierwotnie wyłącznie władcy i stanowiących w jego ręku potężny system uprawnień skarbowych, należało prawo górnicze, targowe, karczemne, młynne, łaziebne (zakładanie łazienek), bartnicze, łowieckie, rybołówcze, mennicze i t. d., ba nawet poszukiwanie i zbieranie bursztynu, co miało, oczywiście zastosowanie tylko na wybrzeżu, należało do wyłącznych uprawnień panującego. Żadnemu właścicielowi prywatnemu nie wolno było pod rygorem surowych kar nawet w obrębie swoich posiadłości założyć młyna, karczmy, barci pszczelnych, łowić ryb i t. d., jeżeli nie otrzymał w tym kierunku zezwolenia monarchy, ujmowanego w formie przywileju.

Trzeba jednak przyznać, że panujący tak hojnie szafowali udzielaniem takich przywilejów — zwłaszcza w stosunku do instytucyj kościelnych i rycerstwa, iż z biegiem czasu powstała dość znaczna rzesza uprzywilejowanych, w mniejszym lub większym zakresie, wyróżniających się przez to korzystniejszą pozycją społeczno - gospodarczą od ogółu obywateli. Najbardziej zazdrośnie strzegli władcy ze zrozumiałych względów prawa menniczego, jakkolwiek pewna ilość biskupów (arcybisk. gnieźn., bisk.

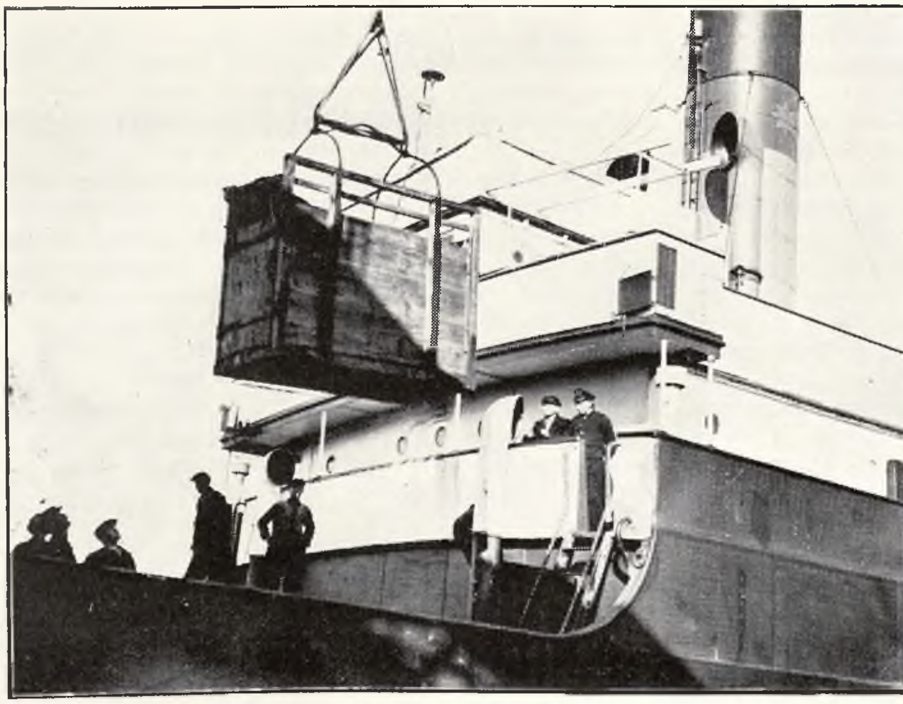
[1]) Przemysław Dąbkowski: Prawo prywatne polskie t. II, str. 171.
[2]) Oswald Balzeh: Corpus iuris polonici t. IV, str. 233.
[3]) Bolesław Śleski: Materiały i przyczynki do dziejów nadmorskiego miasta Pucka oraz dawnej ziemi Puckiej, str. 88 i inne.
[4]) Przemysław Dąbkowski: l. c. str. 172.
[5]) A. Seraphim: „Preussisches Urkundenbuch, Band I, Zweite Hälfte, str. 224.
[6]) Glogier, Encyklopedia, t. IV, str. 112—113".

pozn.) i miast uzyskała przywilej bicia własnej monety, różniącej się stemplem i odmiennym wyglądem od monety państwowej. Również bardzo rzadko odstępowali panujący prawo do zbierania bursztynu. Właściwie znamy tylko kilka tego rodzaju przywilejów. Otrzymał je mianowicie w r. 1294 klasztor w Eldenie oraz w r. 1305 klasztor w Oliwie, przez podsunięcie Wacławowi II do zatwierdzenia fałszywego dokumentu, w którym uprawnienie powyższe zostało umieszczone. Prawdopodobnie również tylko drogą falsyfikatu uzyskał to uprawnienie klasztor żarnowiecki.

Podobnie, „ius naufragii" i jak to już wyżej wspomniałem, stanowiło początkowo wyłączne uprawnienie władcy, dopóki z biegiem czasu drogą przywilejów nie przeszło na instytucje i osoby prywatne. I tak np. książe pomorski Świętopełk, w przywileju z roku 1235 nadał klasztorowi w Oliwie (a raczej zatwierdził już wcześniej nadany) użytek z wybrzeża morskiego w granicach posiadłości klasztornych, graniczących z morzem, z wszelkim pożytkiem płynącym dla klasztoru z rozbitych okrętów, względnie z rzeczy wyrzuconych przez morze na brzeg. Natomiast w przywileju późniejszym dla tegoż klasztoru oliwskiego, Zakon krzyżacki zastrzegł dla siebie wyłącznie „naufragiorum eiectionem" — rzeczy z rozbitych okrętów wyrzucane przez morze — jakkolwiek cały szereg innych uprawnień gospodarczych odstąpił klasztorowi. W połowie XIII w. prawo do ciągnienia korzyści z „ius naufragii" otrzymał również klasztor bukowski.

W rozwoju historycznym „prawa nadbrzeżnego" czy ‚prawa przypławku", jak zgodziliśmy się je określać, wyróżnić można dwie prawie równoległe tendencje. Obok nadawania ze strony panujących przywilejów poszczególnym instytucjom czy jednostkom w kierunku wykonywania na swoją korzyść „iuris naufragii", co ma miejsce głównie w w. XII i XIII, widzimy potężniejącą z biegiem czasu dążność do uchylania zastosowania prawa nadbrzeżnego w częściowej, a nawet całkowitej mierze. Ta druga tendencja potężnieje coraz bardziej, prowadząc z czasem (zwłaszcza w okresie dziejów nowożytnych) do znacznego złagodzenia przepisów prawa nadbrzeżnego, względnie w niektórych wypadkach do całkowitego jego usunięcia. Najwcześniej uchylono stosowanie prawa nadbrzeżnego w stosunku do ludzi, jakkolwiek sporadyczne wypadki brania rozbitków w niewolę zdarzały się jeszcze w pierwszych wiekach ery nowożytnej. Następnie uwalniano od prawa nadbrzeżnego drogą przywilejów pewne grupy osób, większe lub mniejsze, posiadające niekiedy osobowość prawną.

Władysław Łokietek przyrzekł dwukrotnie mieszczanom Lubeki w r. 1298 i 1299 zwracać tak rozbite okręty, jak



Wyładunek rasowych stadników holenderskich dla naszych rolników

też wszelki dobytek, znajdujący się na nich, (towary) prawym właścicielom, względnie ich spadkobiercom na wypadek, gdyby ulegli rozbiciu na morzu, w pobliżu polskich wybrzeży. Uprzywilejowanie idzie tak daleko, iż książe zobowiązuje się nietylko surowo ukarać swoich poddanych, gdyby dopuścili się grabieży rzeczy z rozbitych okrętów i zmusić ich do całkowitego zwrotu zagrabionych przedmiotów, ale nawet przyrzeka w takich wypadkach wystąpić z całą siłą w stosunku do ludności sąsiednich niepodległych sobie, czyli obcych terytoriów „extranearum terrarum himines" — o ile rozciągał się na nie jego wpływ. Podobnie przyrzeka mieszczanom Lubeki pomoc w odzyskaniu rzeczy pochodzących z rozbitych okrętów, czy to na własnym, czy na obcym terytorium, książe pomorski Wiesław I, w przywileju z roku 1224.

W niektórych przywilejach zastrzegano, że prawo nadbrzeżne nie będzie się odnosiło do tych rzeczy, które rozbitkowie zdołają wyratować i zabrać sami lub przy pomocy przybyłych z pomocą ludzi. W ten sposób rozbitkom przyznawano niejako pierwszeństwo do zabierania ich własnego dobytku w wypadku rozbicia się okrętu. Ze stylizacji tych dokumentów należy wnosić, że rzeczy, których rozbitkowie nie zdołali unieść ze sobą, podlegały prawu nadbrzeżnemu i stawały się własnością tego, do kogo wykonywanie tego prawa, na danym terytorium należało. W dalszym rozwoju dokumenty precyzują sprawę pomocy udzielanej rozbitkom przy ratowaniu ich mienia. Wspomniany już przywilej księcia pomorskiego Wiesława z r. 1224 dla mieszczan Lubeki określa, że to, co sami rozbitkowie wyratują, będzie ich wyłączną własnością, zaś z tych rzeczy, które uratują przy pomocy okolicznej ludności 2/3 przypada rozbitkom, zaś 1/3 udzielającym pomocy. Pewien postęp, pod względem sformułowania prawnego, stanowią dokumenty, które określają wielkość wynagrodzenia za pomoc stosownie do wielkości okrętu. Mianowicie książe pomorski Świętopełk, w przywileju dla mieszczan Lubeki z r. 1227-1228 obwieszcza, że gdyby się w granicach jego państwo rozbił okręt należący do tych mieszczan, mieli płacić 10 grzywien od większego okrętu, od mniejszego 5 grzywien (nie sprecyzowano bliżej, co należy rozumieć przez większy i mniejszy okręt) za udzieloną pomoc, za co jednak cały ładunek zostałby nietknięty. Gdyby zaś ich okręt w przystani księcia ugrzązł na mieliźnie lub nie mógł ruszyć z powodu innych przeszkód — si fundum tetigerint vel impediantur — miał doznać wszelkiej pomocy zupełnie bezpłatnie. Widocznie tak ujęte przepisy były na owe czasy bardzo liberalne, skoro książe Świętopełk określa je jako „libertas hactenus inaudita" — wolność do tej chwili niesłychana. Z biegiem czasu nie tylko zabraniano przywłaszczać sobie rzeczy rozbitków, ale nawet nakazywano zabrane wprost z rozbitego okrętu lub wyrzucone przez morze rzeczy przechowywać aż do zgłoszenia się ich właścicieli. Jeżeli właściciele zabranych z rozbitego okrętu rzeczy potonęli, połowa z tych rzeczy przypadała wedle niektórych przywilejów księciu, druga dziedzicom zaginionych.

Wspomniałem już poprzednio, że ważną rolę w złagodzeniu prawa nadbrzeżnego odegrał Kościół. Dowodem tego są dokumenty arcybiskupa inflanckiego Alberta z r. 1253, a zwłaszcza obszer-

ny statut ogłoszony przez Jana, arcybiskupa ryskiego z r. 1275, z mocą obowiązującą dla krajów, na które się jego jurysdykcja, jako legata papieskiego, rozciągała (Liwonia, Estonia, Kurlandia, Prusy, Gotlandia).

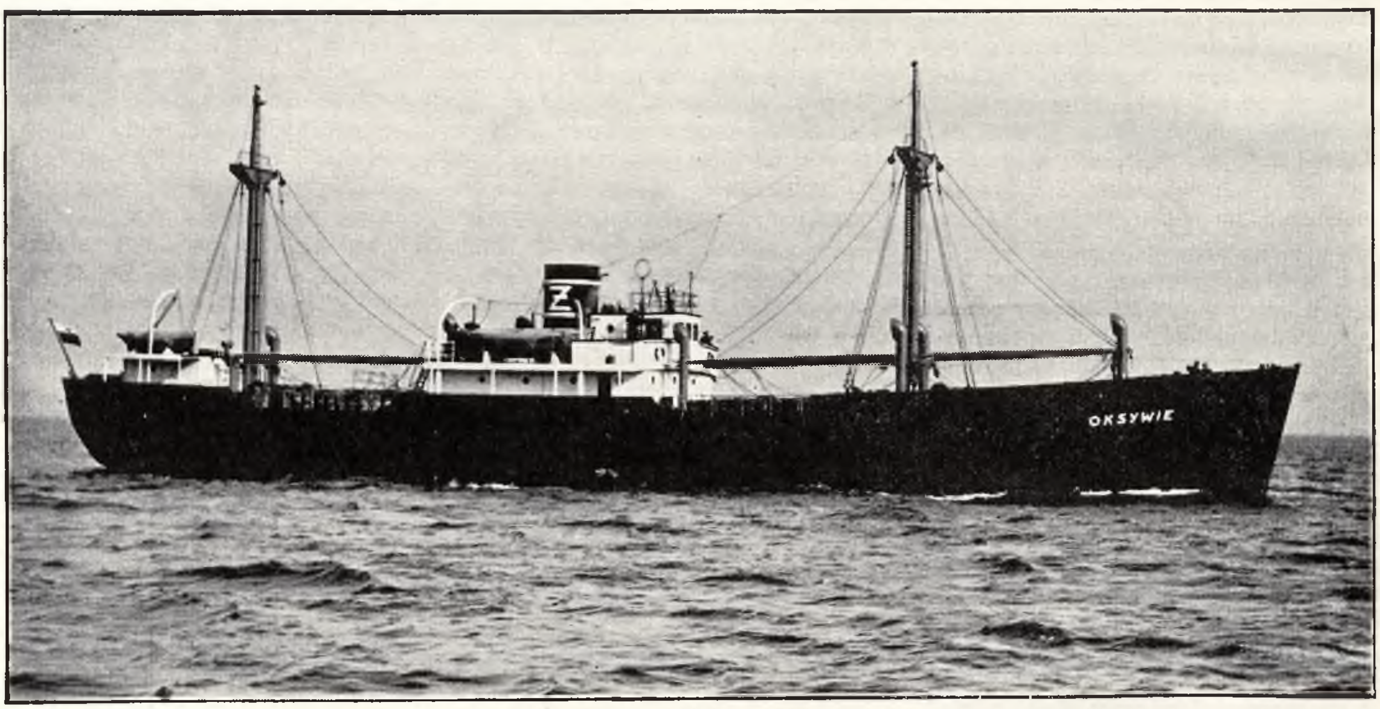
Statut odnosi się do wszystkich kupców chrześcijańskich, odbywających podróż morską, lub rzeczną w obrębie terytoriów podległych jurysdykcji arcybiskupa ryskiego. Według jego treści, kupcy ci nie tylko są wolni od prawa nadbrzeżnego, ale ludność okoliczna powinna spieszyć rozbitkom, ze względu na poczucie ludzkości i humanitarności, z wszelką pomocą. Rozbitkowie otrzymują całe swoje wyratowane mienie, a w razie ich śmierci — przechodzi ono na własność spadkobierców, którzy mają prawo odebrać je nawet po 3 latach, gdyby wcześniej ze względu na wielką odległość nie mogli przybyć. Przychodzącym z bezinteresowną pomocą udziela arcybiskup 1 roku i 40 dni odpustu, zaleca jednak także sprawiedliwe ich wynagrodzenie według uznania specjalnie do tego celu wydelegowanej komisji. Rabujący podlegali klątwie kościelnej, a parafia, w której grabież została dokonana, jeżeli zagrabione rzeczy do 8 dni nie zostały zwrócone — podlegała interdyktowi. Ktokolwiek umarł w hańbie klątwy, był pozbawiony chrześcijańskiego pogrzebu, a ciało jego wrzucano do morza. Te niezwykle piękne i humanitarne jak na owe czasy, przepisy, zostały podyktowane nie tylko nakazami nauki kościelnej, ale, jak podkreśla arcybiskup sam, „quia vero omnes terre supradicte maxime post deum ope mercatorum ad fidem catholicam sunt converse, decens, est, dignam ut recipiant retribucionem“... (ponieważ ziemie te najwięcej po Bogu, dzięki pomocy kupców zostały nawrócone na wiarę katolicką, godzi się więc, by otrzymali za to godną nagrodę“). Jest to niezwykle charakterystyczne i bardzo rzadkie w owych czasach wyznanie w ustach dostojnika Kościoła, podnoszące bardzo znaczenie stanu kupieckiego, a zarazem dowód przewidującej na daleką metę racjonalnej polityki handlowej.

Zaznaczyłem już wyżej, że w Prusach Królewskich zniósł Kazimierz Jagiellończyk prawo nadbrzeżne w r. 1454, w Prusach Książęcych utrzymało się to prawo dłużej i zostało nawet zatwierdzone w układzie króla Zygmunta I z Albrechtem w r. 1525.

Również statut litewski potępił prawo nadbrzeżne, postanawiając, iż przeciwko grabieżcy rzeczy z rozbitych okrętów należy wytoczyć skargę sądową. Także konstytucja dla księstw Kurlandii i Semgalii oraz t. zw. konwencja kurlandzka z r. 1783 — zawarta między Kurlandią a Rosją, uznana przez Polskę, zabraniały przywłaszczania sobie rzeczy rozbitych na morzu, zalecały jednak wynagrodzić tych, którzy te rzeczy wyratowali i przekazali prawowitemu właścicielowi.

Jakkolwiek od XII w. aż do końca Rozbiorów pojawiły się często dokumenty i statuty potępiające prawo nadbrzeżne i zakazujące jego wykonywania w całości lub częściowo, to jednak sam fakt ukazywania się tych aktów prawnych dowodzi, że prawo to było głęboko zakorzenione w świadomości społeczeństwa i że tu i ówdzie było wykonywane jeszcze pod koniec XVIII w.

(c. d. w następnym numerze).



NOWE MOTOROWCE S. A. ŻEGLUGA POLSKA.

Dnia 26 marca uruchomiony został na linii regularnej Gdynia/Gdańsk — Stokholm statek m/s „Oksywie“, należący do S. A. „Żegluga Polska“ w Gdyni. Statek ten został ostatnio wybudowany na specjalne zamówienie wymienionego towarzystwa okrętowego w stoczni fińskiej w Abo. Posiada on nośność około 1.000 TDW, pięciocylindrowy silnik Polar Diesel o mocy 800 koni mechanicznych. Wszystkie urządzenia pomocnicze statku jak windy, maszyna sterowa itp. są całkowicie zelektryfikowane. Szybkość normalna motorowca wynosi z pełnym ładunkiem około 10 węzłów. Ze względu na to, że statek przeznaczony jest do żeglugi na wodach Bałtyku, posiada on wzmocnienie przeciwlodowe. Ładowność jego wynosi 940 ton. Trzy ładownie z międzypokładami służą do przewozu przede wszystkim drobnicy. — W najbliższych dniach ukończona zostanie budowa drugiego motorowca tego samego typu, mianowicie m/s „Rozewie“, który bezpośrednio po przyjęciu przez „Żeglugę Polską“ uruchomiony zostanie na jednej z linij bałtyckich, utrzymywanych przez spółkę.

Zdjęcie nasze przedstawia m/s „Oksywie“.

J. JANIAK

Kształtowanie się sytuacji gospodarczej w basenie naddunajskim

w oświetleniu prasy niemieckiej

Pominąwszy decydujące momenty natury politycznej i psychologicznej, historycznego faktu przyłączenia Austrii do Rzeszy, prasa niemiecka stwierdza dużą wartość gospodarczą aneksji Austrii — kraju silnego pod względem kapitału, o wysoko rozwiniętym przemyśle i zasobnego w niektóre surowce.

Z analizy bilansu handlowego Austrii na przestrzeni ostatnich lat wynika, że przywóz zawsze przewyższa wywóz. Zjawisko takie może zachodzić jedynie w państwie wysoko uprzemysłowionym i silnym kapitałowo. Ujemne saldo bilansu handlowego Austrii pokrywane jest z jednej strony dochodami z turystyki i pośrednictwa międzynarodowego w dziedzinie komunikacji i handlu —z drugiej strony to ujemne saldo niwelują dochody z kapitałów rentownie i umiejętnie lokowanych za granicą.

Uprzemysłowienie Austrii oparte jest w jednej trzeciej na surowcach importowanych oraz w dwóch trzecich na surowcach krajowych. Do najważniejszych gałęzi przemysłu należą: przemysł drzewny a w związku z tym celulozowy, papierniczy i meblowy, przemysł metalowy a przede wszystkim budowy maszyn i aparatów oraz elektrotechniczny, dalej tekstylny, skórniczy, browarniany.

Przemysł drzewny oparty jest wybitnie na surowcu krajowym; zalesienie Austrii wynosi ca 37% powierzchni kraju (analogiczne cyfry: Polska 21%, Niemcy 27%). Nadwyżkę surowca drzewnego Austria eksportowała między innymi do Niemiec, którym w ostatnim czasie dawał się bardzo odczuwać brak tego surowca wobec wzmożonej produkcji wełny drzewnej i celulozy. To też z chwilą aneksji Austrii rozdział surowca drzewnego będzie się odbywał bez dotkliwego dla Niemiec odpływu dewiz.

Austriacki przemysł metalowy oparty jest również wybitnie na surowcach krajowych. Styryjskie i karynckie złoża rud żelaznych zaliczają się do jednych z największych w Europie. Poza tym Austria posiada pokłady ołowiu i cynku, złoża lignitu i kopalnie antymonu. Kilka większych zagłębi węglowych nie pokrywa jednakże intensywnego zapotrzebowania krajowego. Najważniejszą bodaj jest produkcja magnezytu; światową produkcję tegoż surowca w trzech czwartych pokrywają: Rosja, Austria, i Stany Zjednoczone. Ogólna produkcja magnezytu w Austrii za rok 1937 wynosiła 340.000 ton. Prawie cały eksport tego artykułu z Austrii kierował się do Niemiec na potrzeby silnie rozwiniętego przemysłu metalowego. I w tym wypadku aneksja rozwiązuje w pewnym stopniu skutecznie trudny problem polityki gospodarczej Rzeszy.

Prasa niemiecka przyznaje, że polski handel z krajami w basenie naddunajskim odgrywa dosyć poważną rolę. W ogólnym wywozie z Polski kraje te partycypują z 15%; natomiast — w przywozie do Polski udział krajów naddunajskich wynosił ca 12%. Handel z tymi krajami jest dla Polski interesujący i aktualny z tego względu, że przynosi stale poważną nadwyżkę wywozu a poza tym żadne inne państwo nie umieszcza na rynku basenu naddunajskiego tak znacznego odsetka swego całego wywozu.

Ze wszystkich państw zagłębia naddunajskiego z Austrią miała Polska największy obrót towarowy, który wyrażał się cyfrą przeszło 6% całkowitego wywozu oraz około 5% całkowitego przywozu. W wywozie z Poski do Austrii najpoważniejszą rolę odgrywały następujące artykuły: węgiel i koks, przetwory spożywcze, jaja, zboże, zwierzęta żywe a przede wszystkim nierogacizna, przetwory destylacji ropy, cynk, ołów, wyroby tekstylne (przeważnie przędza). Przywóz z Austrii obejmował wyroby gotowe głównie przemysłu żelaznego i maszynowego, tekstylnego, papierowego i garbarskiego. To też prasa niemiecka nie ukrywa tego zdania, że z chwilą przyłączenia Austrii do Rzeszy eksport polski dozna z pewnością załamania w tych artykułach, które stanowią zarazem eksportowe pozycje wywozu niemieckiego. Wchodzi tu w rachubę przede wszystkim węgiel i koks, następnie cynk i wyroby metalowe, których dostawę Rzesza będzie się starała przejąć. Eksport z Polski na terytorium anektowanej Austrii przede wszystkim zboża, wyrobów tekstylnych i nierogacizny nie powinien ulec powstrzymaniu, gdyż sama Rzesza ma również silne zapotrzebowanie na import tych artykułów.

Z opinii prasy niemieckiej można wnioskować, że Austria przestanie być pod względem czy to gospodarczym, (handlowym, komunikacyjnym i t. p.) czy też politycznym samodzielną jednostką na terenie międzynarodowym. W tych dziedzinach nastąpi absolutne podporządkowanie interesom i celom Rzeszy. To też najbliższym skutkiem aneksji będzie niewątpliwie przebudowa polsko - niemieckiej umowy handlowej.

Prasa niemiecka podkreśla fakt, że prawie we wszystkich państwach naddunajskich Niemcy figurują w ostatnich latach na pierwszym względnie drugim miejscu bądź to jako importer lub eksporter. Jeżeli przy tym uwzględni się jeszcze ożywione stosunki Austrii z pozostałymi krajami naddunajskimi, trzeba przyznać, że Niemcy przez aneksję Austrii utwierdziły mocno swoją pozycję handlową w państwach naddunajskich a w konsekwencji tego pozyskają ważne stosunki handlowe z państwa-



Port Rybacki

mi Europy południowo - wschodniej. Handel Niemiec i Austrii w 1937 r. z krajami Europy południowo-wschodniej procentowo przedstawiał się następująco: (według „Börsen Kurier"):

Bułgaria	54.8	3.3	43	4
Czechosłowacja	—	—	13.7	7.3
Grecja	26.1	2.6	27.3	1.9
Jugosławia	32.6	11.4	21.5	12.6
Rumunia	30.8	9.3	20.6	6.2
Węgry	26.2	17	25.6	18.3

Analiza obrotu Niemiec z tymi krajami wykazuje, że przywóz niemiecki składa się wyłącznie z surowców i środków żywności, natomiast wywóz przeważnie z wyrobów gotowych. A więc handel ten zbliżony jest w ogólnym zarysie do handlu o charakterze kolonialnym.

Prasa niemiecka stwierdza, że w wywozie z Niemiec do krajów naddunajskich małą pozycję zajmowały do tej pory surowce zamorskie jak bawełna, wełna, miedź i inne metale. Powodem tego był przede wszystkim brak w Niemczech dewiz na zakup tych surowców. Na skutek tego wspomniane surowce kierowały się do krajów naddunajskich bądź to za pośrednictwem Austrii bądź to bezpośrednio zwłaszcza do do Czechosłowacji. Dlatego też przyłączenie Austrii do Rzeszy stwarza dla Niemiec możliwości częściowego pośrednictwa w rozdziale surowców zamorskich na rynkach krajów basenu naddunajskiego, dzięki zaanektowaniu również pewnej partii dewiz austriackich, które przyczynią się do ożywienia handlu zagranicznego Rzeszy. Zjawisko to zdaniem prasy niemieckiej musi wywrzeć wpływ na stosunki handlowe krajów naddunajskich z Niemcami przez to, że trudności walutowe krajów rolniczych jak Bułgarii, Jugosławii, Rumunii a nawet Węgier wprowadzają przymus opierania obrotów handlu zagranicznego na umowach kompensacyjnych i clearingowych.

Przed wcieleniem Austrii do Rzeszy wpływy Niemiec na Dunaju były nie wielkie. Ograniczały się one do odcinka 450 km. górnego biegu tej rzeki. Przez aneksję Austrii Niemcy zyskują dalsze 300 km Dunaju środkowego i stają się państwem naddunajskim. Aczkolwiek Dunaj na przestrzeni całego szeregu lat uchodził za najważniejszą arterię Europy południowo - wschodniej, to mimo to Niemcy **uważają**, że Dunaj do tej pory nie spełniał w zupełności swego zadania i dopiero teraz stanie się doniosłym czynnikiem komunikacyjno - handlowym na drodze pomiędzy uprzemysłowionym zachodem a rolniczymi obszarami Europy południowo-wschodniej. Z zapowiedzi tej można jedynie wnioskować, że Niemcy będą się starać zwiększyć aktywność gospodarczą na Dunaju, a tym samym penetrować przyległe kraje, posuwając się aż na Bliski Wschód.

Dla zrealizowania tych postulatów Niemcy **zamierzają** połączyć Dunaj przez budowę szeregu kanałów z resztą śródlądowych dróg wodnych obszaru Rzeszy. Na czoło tego zagadnienia wysuwa się projekt połączenia Renu z Dunajcem via Men-Neckar. Nie mniej ważną jest również koncepcja połączenia Dunaju z Odrą, co otworzyłoby pomost komunikacyjny między morzem Czarnym a morzem Bałtyckim. Projekty powyższe podejmowane były już dawno przy współudziale nietylko Niemiec lecz także Austrii i Czechosłowacji. Projekty i plany te z chwilą przyłączenia Austrii staną się żywotniejsze i realniejsze. Przy tym nietrudno się dopatrzeć **przypisywaniu** sobie przez Niemcy z tego względu roli posłannictwa dla dokonania poważnego dzieła o znaczeniu europejskim.

Niemieckie koła żeglugowe uważają że przez pozyskanie austriackiego odcinka Dunaju, zaplecze niemieckich portów morskich rozszerzyło się znacznie. W głównej mierze przyczynia się do tego Wiedeń, który przez Niemców uważany jest za bramę wypadową na obszary Europy południowo - wschodniej. W związku z tym wśród zapowiedzianych wielkich robót istnieje również plan intensywnej rozbudowy wiedeńskiego portu na Dunaju.

Niemniejszą wagę przypisują Niemcy rozbudowie dróg kołowych na terenie zaanektowanej Austrii. Ogółem projektują 1.100 km. nowych dróg a przeważnie autostrad, które będą przedłużeniem i uzupełnieniem sieci autostrad Rzeszy. W ogólnym programie rozbudowy dróg komunikacyjnych nie pominięto również rozbudowy austriackiej sieci kolejowej i zwiększenia taboru kolejowego.

Przyłączenie Austrii i jej sieci komunikacyjnej do Niemiec zmienia dawny układ dróg handlowych dla krajów naddunajskich a przede wszystkim dla Czechosłowacji, Węgier i Rumunii. Do tej pory o pozyskanie ładunków z basenu naddunajskiego starały się cztery kompleksy portów: Gdynia/Gdańsk, Triest/Fiume, porty jugosłowiańskie — Suszak, Szybenik i Split oraz porty niemieckie Hamburg Szczecin. Wobec niedogodnej komunikacji przez granicę włosko - jugosłowiańską główny szlak tranzytowy do Triestu prowadził przez Austrię. Wcielenie Austrii do Niemiec stworzyło sytuację, w której Triest jest zależny w dużym stopniu od polityki taryfowej Rzeszy, mającej na względzie z przyczyn gospodarczych popieranie przede wszystkim własnych portów. Czynnikiem regulującym będą w tym wypadku porty jugosłowiańskie, a przede wszystkim porty polskie, które w ruchu tranzytowym w relacjach: kraje naddunajskie — Bałtyk, które obecnie stoją na wysokości zadania, jako jedyna niezależna baza tranzytowa na Bałtyk.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc marzec 1938 r.

Niepewna sytuacja polityczna coraz barziej wywiera swój ujemny wpływ na ogólne kształtowanie się międzynarodowego handlu doprowadzając do pewnego zdenerwowania i niepewności a co zatym idzie powstrzymania się od całego szeregu tranzakcji handlowych. Stało się faktem, że ośrodki światowej sprzedaży ograniczyły swą działalność, co z naszego punktu widzenia wyraża się słabym popytem tonażu. Tonaż światowy nie znajdując dla siebie dostatecznego zajęcia, zmuszony jest wycofać cały szereg kosztowniejszych jednostek, co jednak nie rozwiązuje ciężkiej sytuacji armatorów i nie wyklucza wzajemnej ciężkiej konkurencji flag. Taki stan rzeczy jeżeli chodzi o naszą ekspansję w dziedzinie eksportu polskiego węgla do portów Ameryki Północnej i Południowej, działa paraliżująco, gdyż armatorzy nie będąc w stanie zapewnić sobie opłacalności takich podróży przez znalezienie wartościowych ładunków powrotnych, żądają wysokich stawek frachtowych, które obciążają kalkulację polskiego eksportera.

W tym miejscu należy jeszcze specjalnie podkreślić niesprawiedliwe i niedostatecznie uzasadnione zarządzenie angielskich przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, które podwyższyły premję dla węgla polskiego. Nadwyżka tej premii podnosi cenę węgla polskiego nieraz aż do zł 13,— niwecząc w zupełności konkurencyjność naszego węgla w stosunku do węgla innych krajów.

Anglia

Wciąż jeszcze trwa spokój na rynku drzewnym w Gdyni/Gdańsku. Ładunków nadal mało a stawki frachtowe utrzymują się również nadal na niskim poziomie.

m. i. płacono za statek wielkości 5/600 stds.:

D. B. B. do Londynu	sh. 25/— do 26/—	za std. na warunkach Baltwood	net
Drzewo twarde obrzynane do Londynu	43/—	„ „ „ „ „	gross
Drzewo twarde nieobrzynane do Londynu	48/—	„ „ „ „ „	gross
D.B.B. do Hullu	26/—	„ „ „ „ „	net
„ do Westhartlepool	33/—	„ „ „ „ „	net
„ „ Manchester	30/—	„ „	
„ „ Garston & Preston	39/—	„ „	

Zboże

W okresie sprawozdawczym z radością zauważono ożywienie w dziedzinie eksportu zboża. Mianowicie eksporterzy polscy zawarli bezpośrednio z importerami szwajcarskimi na warunkach handlu clearingowego jednakże z ominięciem Tow. Kompensacyjnego, kontrakt na 4000 to. jęczmienia. Dostawa odbywała się w partiach po ca. 500 to. z przeładunkiem w Antwerpii przyczym stawka frachtowa wynosiła sh. 3/— Gold. Również zjawiło się na rynku kilka ładunków jęczmienia do Holandii po Hfl. 3,— za 1000 kg.

Pozatym należy nadmienić, że importerzy niemieccy zakupili w Polsce większą ilość jęczmienia na warunkach fob, przyczym pertraktacje były prowadzone przez Reichsgetreidestelle w Berlinie. Frachtowanie tonażu jak i jego odprawa w Gdyni i Gdańsku była w rękach maklerskich niemieckich.

Węgiel

Rynek węglowy, który począwszy od stycznia tego roku systematycznie tracił na swej aktywności, osiągnął zdaje się obecnie swój punkt najniższy. Nadzieje armatorów i w miesiącu sprawozdawczym nie ziściły się. Nie pomogło wyzbycie się nadmiaru tonażu, nie pomogły żadne inne wspólne czy pojedyncze wysiłki armatorów — stawki frachtowe wciąż powoli ale systematycznie zjeżdżały po pochyłej w dół. Dopiero ostatni tydzień kiedy na rynku ukazało się kilka ładunków na kwiecień i maj, żądania armatorów nabrały cech stałości. Ładunki o pozycji prompt jednakże można było frachtować po bardzo dogodnych stawkach. M. in. zafrachtowano:

1350 t.	do Lorient	sh. 7/6 za t.	dn. 11.3.	1938
3600 „	„ Bordeau	sh. 7/3 „ „		
		(Medconcharter	„ 14.3.	„
2500 „	„ „	sh. 7/- za t.	„ 14.3.	„
21/2200 „	„ „	sh. 6/9 „ „	„ 24.3.	„
2800 „	„ Rouen	sh. 5/9 „ „	„ 8.3.	„
2000 „	„ Rouen	sh. 5/9 „ „	„ 11.3.	„
2600 „	„ „	sh. 5/6 „ „	„ 10.3.	„
2500 „	„ „	sh. 5/9 „ „	„ 28.3.	„
850 „	„ Morlaix & Brest	sh. 10/9 „ „	„ 14.3.	„
3700 „	„ Gandawy	sh. 4/1 „ „	„	
4200 „	„ „	sh. 4/- „ „		
65/7000 „	„ Venice/Trieste or Ancona	sh. 8/1½ „	„ 2.3.	„
5500 „	„ Adriatic	sh. 8/1½ „	„ 11.3.	„
1950 „	„ Malta	sh. 9/- „ „	„ 14.3.	„
4000 „	„ Algiers & Oranx	sh. 9/- „ „	„ 15.3.	„
ca 5000 „	„ Piraeus	sh. 8/6 „ „	„ 17.3.	„
5000 „	„ Adriatic	sh. 8/7½ „	„ 26.3.	„
4000 „	„ Adriatic	sh. 8/9 „ „	„ 26.3.	„
3000 „	„ Włochy Zach.	sh. 7/9 „ „	„ 28.3.	„

Co do frachtowania w kwietniu można powiedzieć ogólnie, że armatorzy będą akceptowali stawki niezbyt odległe od obecnych, jednakże jeżeli chodzi o ładunki w maju to bezwarunkowo należy liczyć się z wyraźną podwyżką frachtów.

Rynek węglowy do Ameryki Płd. i Półn. prawie że już nie istnieje. Przyczyniło się do tego w dużej mierze stanowisko angielskich ubezpieczalni jak już wspomnieliśmy na początku, które przez swe zarządzenia uczyniły cenę naszego węgla nie konkurencyjną. Jak wiadomo, zarządzenie to dotyczy flagi greckiej, jugosłowiańskiej, rumuńskiej, hiszpańskiej i rosyjskiej, czyli statków najtańszych. Specjalnemu obciążeniu natomiast nie podlegają statki innych narodowości, tkórych wiek nie przekracza lat 20. Jest rzeczą zrozumiałą, iż tonaż nowoczesny jest odpowiednio droższy i przewóz takimi statkami również wpływa ujemnie na pertraktacje sprzedaży węgla polskiego.

Wyrażamy nadzieję, iż niesprawiedliwe zarządzenie towarzystw asekuracyjnych angielskich będzie po obecnie prowadzonych rozmowach między przedstawgicielami górnictwa polskiego i angielskiego cofnięte a wówczas rynek węglowy do Ameryki Południowej i Północnej znów powróci do swej dawnej aktywności.

Żaglowce

W dziedzinie frachtowania małego tonażu nadal dał się odczuć brak ładunków przy dużej podaży tonażu. Zafrachtowano kilka ładunków makuchów i zboża za które płacono:

za makuchy basis Aarhus	Rmk. 5.—
za zboże	Rmk. 5.50

W drugiej połowie marca stawki frachtowe uległy dalszej obniżce i tak płacono do wyżej wspomnianych portów tylko jeszcze za makuchy Rmk. 4.— a nawet Rmk. 3.75. Zboża nie było.

Przy końcu miesiąca ukazało się na rynku kilka ładunków tarcicy do Holandii w partiach po ca. 90/100 stds. za którą płacono Hfl. 14.50 za std.

Do Belgii zafrachtowano kilka żaglowców i małych statków z kombinowanym ładunkiem 2/3 kartofli reszta drzewo, przyczym płacono za kartofle sh. 6/- Gold.

Wspomnieć jeszcze należy o zafrachtowaniu partii 170 std. D. B. B. z Gdańska do Douthampton po sh. 33/6 za std. (za i wyładunek na koszt statku).

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

OBRADY MIĘDZYNARODOWEJ KONFERENCJI TARYFOWEJ W POZNANIU

W Poznaniu zakończyły się obrady Międzynarodowej Konferencji Taryfowej w sprawie obrotu towarów między Niemcami i Rumunii. Obradom przewodniczył radca kolei niemieckich Bernecker. Udział w konferencji wzięli delegaci kolei: polskich, niemieckich, rumuńskich, czechosłowackich i węgierskich.

POTANIENIE MORSKICH TRANSPORTÓW DLA RUR I BLACHY Z POLSKI DO SZWECJI

Bezpośrednia polsko - szwedzka taryfa towarowa przez porty Gdańsk i Gdynia została rozszerzona z ważnością od 1 kwietnia 1938 r. na taryfę artykułową nr. 12:

1) rury żelazne i stalowe oraz części potrzebne do złączenia i umocnienia rur, walcowane, ciągnione, spawane, falcowane oraz lane — wszystkie w stanie surowym lub tylko dla ochrony przed rdzą pokryte cynkiem, farbą, asfaltem, mazią, papą asfaltowaną, jutą lub podobnymi materiałami za wyjątkiem pilchny,

2) wyroby z blachy żelaznej i stalowej, następujące: naczynia kuchenne:
a) surowe, konwie, kubły, puszki,
b) gotowe pocynkowane, pocynowane lub z blachy żelaznej ocynkowanej,
c) emaliowane.

Powyższa taryfa artykułowa nr. 12 przewiduje bezpośrednie stawki przewozowe w groszach polskich za 100 kg do Sztokholmu i Norköping z następujących stacji:

Chebzie, Chorzów, Chorzów Miasto, Gdańsk - Neufahrwasser - Weichselbahnhof Gdynia-Port Centralny, Hajduki, Katowice, Bogucice, Nowy Bytom Tow., Siemianowice Śl.

WYWÓZ POLSKIEGO CYNKU PRZEZ PORTY DO SZWECJI

Stawki przewozowe, zawarte w taryfie dla cynku w komunikacji ze Sztokholmem i Norrköping, na podstawie polsko-szwedzkiej taryfy związkowej, zostaną podwyższone o 12 groszy za 100 kg z ważnością od 15 kwietnia rb.

NOWE WYDANIE ZESZYTU CZECHOSŁOWACKO - POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ

Opracowanie nowego zeszytu powyższej taryfy ma się ku końcowi, tak, że najprawdopodobniej zostanie on ogłoszony 1 maja br. W zeszycie tym zawarte będą wszystkie dotychczas ogłoszone rozporządzenia dot. wyrównania walutowego, a ponadto przy stawkach wywozowych do portów polskiego obszaru celnego będzie uwzględniona ich konkurencyjność wobec portów niemieckich. Poza tym opuszczone zostaną wszystkie te relacje, które w praktyce okazały się mało używane. Specjalne taryfy artykułowe przewidziane są dla skór, nici, tkanin, wełny, bawełny włókien roślinnych, garbników, gumy, gutaperki, ekstraktów, korzeni ryżowych, włosienia, papieru i towarów papierowych.

NOWY REGULAMIN PRZEWOZÓW TOWAROWYCH NA KOLEJACH W CZECHOSŁOWACJI

Dnia 1 października 1938 r. ma wejść w życie nowy regulamin dla przewozów towarowych w Czechosłowacji. Będzie to miało miejsce równocześnie z ważnością międzynarodowego porozumienia do którego regulamin czechosłowacki będzie dostosowany. Wg. planu nowy regulamin ten będzie zawierał szereg istotnych ułatwień i poprawek w porozumieniu z dotychczasowym również dla ruchu przewozów tranzytowych przez porty Gdańsk i Gdynia.

UPRZYWILEJOWANIE IMPORTU SAMOCHODÓW PRZEZ PORTY POLSKIE

Wg. cz. II/3 taryfy specjalnej PM-120 w ramach wewnętrznej polskiej taryfy oblicza się dla samochodów importowanych przez Gdańsk 15 gr od km (przy załadunku zaś do tego samego wagonu kolejowego za każdy następny samochód 12 gr). Ulga ta dotychczas uzależniona była od warunku, że samochody te przeznaczone były dla przedsiębiorców uprawiających handel nimi. Obecnie od 25 marca 1938 r. korzystają z powyższej ulgi wszystkie przesyłki samochodów niezależnie od odbiorcy.

WYWÓZ CEMENTU DO INDYJ ZACH. PRZEZ PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO

Konferencja zachodnio — indyjska przyjęła stały dodatek dowozowy w wysokości 7 sh. 6 d. dla przesyłek cementu z portów polskiego obszaru celnego do Indyj Zachodnich z przeładunkiem w jednym z wielkich portów morza Północnego. Dotychczas były dla tych transportów obliczone efektywne koszty dowozu i przeładunku. Nowe rozporządzenie podniesie znacznie konkurencyjność polskiego cementu w tej relacji.

OBNIŻENIE OPŁAT WYWOZOWYCH ZA PODKOWY SUROWE PRZEZ PORTY GDAŃSK/GDYNIA

Z dniem 1. IV. 1938 r. włączone zostały do taryfy specjalne PM-63 polskiej taryfy wewnętrznej część II zeszyt 3 podkowy surowe zawarte w pozycji 1223a klasyfikacji towarowej w komunikacji między stacjami wymienionymi w załączniku 2 taryfy specjalnej PM a Gdańskiem/Gdynią.

OSTENDA BĘDZIE PORTEM WOLNOCŁOWYM

Belgijskie sfery przemysłowe omawiają obecnie z angielskimi interesantami o przebudowie portu Ostendy na port wolno-cłowy. Sprawa od dawna poruszana, zbliża się ku realizacji.

UDOGODNIENIA TARYFOWE DLA PAPIERU SZRENCOWEGO

Ulgową taryfę specjalną PN-40 dla papieru szrenowego, w komunikacji do portów Gdynia/Gdańsk, poz. 1011 g. zastosować można było dotychczas tylko przy osiągnięciu minimalnej ilości 1.000 ton podczas jednego roku transportowego. Od dnia 1. IV. 1938 korzystać można z tej taryfy bez jakichkolwiek zobowiązań co do ilości.

WAŻNE OBNIŻENIE OPŁAT PRZEWOZOWYCH W OBRĘBIE PORTU GDAŃSKIEGO

Z ważnością od 1. IV.. 1938 r. obniżone zostały w polskiej taryfie wewnętrznej Cz. II/3 par. 18 opłaty przewozowe między następującymi stacjami portowymi: Danzig (Gdańsk) — Holm, Kaiserhafen, Legetor, Freibezirk, Zollinland, Weichselbahnhof, Olivaertor Strohdeich i Troyl.

Za odległość km	Złotych za wagon o ładowności			
1— 5	7,8	5,0	13,0	7,5
6—10	13,0	10,0	18,2	15,0
11—15	17,5	15,0	24,7	22,5
ponad 15	21,0	20,0	31,2	30,0

Opłaty zaprzewóz węgla kamiennego ustalono następująco:

Między stacjami:				
Freibezirk a Zollinland	3,9	3,0	7,8	6,0
„ Weichselbahnhof	3,9	3,0	7,8	6,0
„ Legetor	15,6	9,0	19,5	5,0
„Kaiserhafen, Troyl	21,0	12,0	26,0	20,0
Zollinland a Weichselbahnhof	3,9	3,0	7,8	6.0
„ Lego Tor	15,6	9,0	19,5	15,0
Weichselbahnhof a „Kaiserhafen, Troyl	21,0	12,0	26,0	20,0
Lege Tor	9,1	6,0	13,0	10,0
„ Kaiserhafen, Troyl	21,0	12,0	26,0	20,0
Troyl i Kaiserhafen	3,9	3,0	7,8	6,0

ZNACZNA ZNIŻKA OPŁAT PRZEWOZOWYCH DLA MLEKA SPROSZKOWANEGO PRZEZ PORT GDAŃSKI

Mleko sproszkowane i irysy, których przewozy odbywały się dotąt wg. najwyższej klasy opłat przewozowych polskiej taryfy wewnętrznej zostały z dn. 1. IV. 1938 r. przeniesione do wyjątkowej taryfy pb-9, wg.której od stacji Kładawa do wszystkich dworców portowych Gdańska i Gdyni stawka za przewóz ich obowiązywać będzie dla ładunków wagonowych wg. klasy 9a) b), a dla przesyłek drobnicowych wg. klasy II.

KRONIKA ZAGRANICZNA

OBBOTY TOWAROWE W PORTACH FIŃSKICH W R. 1937

W obrotach towarowych portów fińskich pierwsze miejsce zajmuje port w Helsinki, przez który w 1937 r. importowano 1.551 tys. ton towarów (350 tys. ton więcej jak w 1936 r., natomiast eksport przez Helsinki wynosił 451 tys. ton (ok. 80 tys. ton więcej jak w 1936 r.). Następne miejsce zajmuje port Kotka, jednak z odmienną jak w Helsinkach strukturą, mianowicie w Kotce volum eksportu — 1.494 tys. ton — znacznie przewyższa import wynoszący 606 tys. ton. W porównaniu z rokiem 1936 eksport wykazuje te same ilości natomiast import wzrósł w 1937 r. o ok. 115 tys. ton. Po porcie Kotka należy wymienić port Wyborg-Trangsund, w którym również eksport — 1.424 tys. ton — jest znacznie wyższy niż import wynoszący 606 tys. ton. W porównaniu z rokiem 1936 w eksporcie przez Trangsund-Wyborg nastąpiło zmniejszenie o około 90 tys. ton. Tłumaczy się to tym, że duże ilości drzewa pozostawiono w porcie na przezimowanie. Import natomiast wzrósł w porównaniu z 1936 r. o ok. 80 tys. ton. Przez port Turku importuje się znacznie więcej niż eksportuje. Dodać należy jeszcze, że przywóz tego portu w przeciwieństwie do eksportu wzrasta, i tak w 1937 r. wynosi on 479 tys. ton i wzrósł o 80 tys. ton w porównaniu z 1936 r., eksport zaś wynosi 209 tys. ton i zmniejszył się o 30 tys. ton. Inne porty fińskie wykazują w 1937 r. następujące obroty towarowe:

	Import (t.)	Eksport (t.)
Raumo	147.600	437.700
Kemi	26.400	428.700
Björneborg	165.600	377.400
Wasa	172.600	216.800
Uleaborg	121.000	208.000
Gamlakarleby	29.500	251.200
Tornea	2.600	26.600

ŻEGLUGA W PORTACH DANII W 1937 R.

Według ostatnio ogłoszonej statystyki oficjalnej żegluga w portach Danii w 1937 r. nie wykazuje większych zmian i przesunięć w porównaniu z rokiem poprzednim (w nawiasach liczby dla 1936 r.) Do wszystkich portów Danii zawinęło 94.100 (96.500) statków pojemności 17.391 tys. TRN. (17.514), towarów wyładowano 14.124 tys. ton (14.102), a załadowano 4984 tys. ton (4.835). Obrót towarów zatym wynosił 19,1 mil. ton wobec 18,9 mil. ton w 1935 r. W tym w ruchu zagranicznym

	przywieziono (w 1000 ton)	wywieziono (w 1000 ton)
pasza	757	152
nawozy	305	20
zboże	972	208
węgiel, koks, etc.	5.855	15
cement, etc.	522	428
wyroby ceramiczne	11	28
drzewo	414	24
różne masowe	1.527	398
drobnica	1.049	1.026
zwierzęta żywe	1	72
Razem	11.411	2.372

W przywozie z zagranicy zaznacza się zwyżka przywozu zboża i grupy towarów „kamienie, wapno, cement", natomiast — spadek drzewa.

W wywozie zwyżkę wykazują — zboże i grupa różnych towarów masowych, a spadła grupa — kamienie, wapno, cement.

Żegluga na liniach regularnych obejmuje 33.300 statków na wejściu (34.700) pojemności 8.356 tys. TRN (8.442), towarów przy tym wyładowano 1.716 tys. ton (1.757), załadowano 1.645 tys. ton (1.577).

W porcie kopenhaskim ruch statków wynosił na wejściu 20.051 jednostek pojemności 7.120,5 tys. TRN. Towaru wyładowano 5.359 tys. ton, a załadowano 1.466 tys. ton, czyli razem obrót towarów wynosił 6.826 tys. ton w tym 1.804 tys. ton w wolnym porcie.

SZWEDZKA INICJATYWA PRYWATNA I POMOC RZĄDU

Według oficjalnych danych Szwecja posiadała w r. 1937 15 statków tankowców (powyżej 1000 ton pojemności) ogólnej pojemności 127.819 TRB. Tymczasem około 80—90 1/3 tego tonażu znajduje się w obcym „czarterze na czas". Na wypadek wojny kontrakty te, formalnie biorąc, są rozwiązane, jednak w praktyce trudno liczyć na przejście tych statków do dyspozycji szwedzkiej. Wobec tego powstało w Szwecji konsorcjum z zamiarem stworzenia towarzystwa okrętowego „Linietank", które ma zbudować do 1940 r. cztery tankowce motorowe pojemności po 15 tys. ton kosztem 18 mil. koron. Oblicza się, że przewoziłyby one z Zatoki Meksykańskiej rocznie około pół miliona paliwa płynnego. Państwo lub prywatni importerzy szwedzcy mieliby pierwszeństwo w zaczerterowaniu statków na dłuższy lub krótszy czes. Kapitał akcyjny towarzystwa wynosiłby 2 mil. kor. Resztę, t. j. 18 mil. kor., dałyby — państwo (10 mil. kor.) i banki.

A/B SVENSKA AMERIKA LINIEN

Sprawozdanie szwedzkiego towarzystwa żeglugowego A/B. Svenska Amerika Linien wykazuje, że rok 1937 był dla towarzystwa lepszy niż poprzedni, tak że dywidenda mogła być podwyższona z 3% w 1936 r. na 4%. Podróży między Szwecją, a Ameryką Północną było 48 zamiast 47 w roku poprzednim. Pasażerów przewieziono 21.213 osób, czyli o 1.164 osób więcej. Przeciętnie na jedną podróż przypadało 442 osoby. Towarów przewieziono w kierunku zachodnim 33.992 ton, a w wschodnim — 17.301 czyli razem 51.293 wobec 57.988 ton w r. 1936. Wobec jednak wyższych stawek frachtowych dochód w 1937 r. był wyższy przy mniejszej ilości. W dłuższych podróżach turystycznych wzięło udział 4.990 osób, a w krótszych — 5.882 osób, czyli razem 10.872 osoby wobec 11.170 osób w 1936 r. Sprawozdanie bilansowe wykazuje następujące liczby w milionach koron. Wartość tonażu — 57,60, akcje — 0,95, dłużnicy, etc. — 4,50, banki i kasa — 9,47. Po stronie długów — kapitał akcyjny 24,00, fundusz amortyzacyjny — 28,43, inne fundusze — 3,94, różne długi — 14,17, zysk i saldo — 1,98. Razem 72,52.

A/B SVENSKA AMERIKA — MEXIKO LINIEN

wykazuje czystego zysku w 1937 r. — 3.215,7 tys. kor. wobec 2.114,2 tys. kor. w 1936 r. Po odpisach pozostaje do dyspozycji 1.085,6 tys. kor.; z których zarząd proponuje wydzielić 420 tys. kor. na 5% dywidendy, a resztę na odpisy nadzwyczajne i na rezerwę.

ROYAL — MAIL LINE

posiadająca flotę pojemności 340.359 trb, wypłaciła za r. 1937 dywidendę w wysokości 5%, wobec 4 1/2% w r. 1936.

Ogólny zysk Royal — Mail Line wynosił 1.11 mil. £ (1.03 mil. r. 1936). Przyczym zyski te płynęły przeważnie z przewozu pasażerów — 1.035 mil. £ (0.97 mil. £ — 1936).

DALSZA ROZBUDOWA PORTU LA PLATA

Według doniesienia z Buenos Aires przewiduje się dalszą rozbudowę portu La Platy, celem udostępnienia go wielkim jednostkom morskim. Wkrótce już rozpoczęte zostanie bagrowanie i pogłębianie portu. La Plata jest portem, wybudowanym na bardzo dogodnym miejscu, 30 mil od Buenos Aires, po wojnie, a obecnie liczy już 182 tys. mieszkańców i jest czwartym, pod względem wielkości miastem w Argentynie.

TOWARZYSTWO WOLNEGO PORTU W KOPENHADZE I JEGO WYNIKI FINANSOWE

Wolny Port w Kopenhadze powstał już w 1891 roku. Stanowi on część kopenhaskiego portu handlowego, jednak pod względem celnym jest enklawą. Dla eksploatowania i konserwacji jego urządzeń stworzono w 1894 r. „Spółkę Akcyjną dla eksploatacji Wolnego Portu".

Kapitał zakładowy spółki wynosi 4 mil. koron. Stan finansowy towarzystwa jest naogół pomyślny, wysokość dywidendy wahała się w normalnych latach od 7—8%, dochodząc w wyjątkowym okresie wojennym do 18%. W 1932 r. po raz pierwszy nie dała spółka żadnej dywidendy. Wraz z ogólnym polepszeniem się sytuacji gospodarczej poprawiły się finanse spółki. W ubiegłym roku towarzystwo postanowiło wypłacić 5% dywidendę, co wynosi 200 tys. kor. Pozatym na rezerwy podatkowe przeznaczono 85 tys. kor. a na fundusz pensyj jak zwykle 95 tys. kor. Pozostałą nadwyżkę wynoszącą 50 tys. kor. zapisano na nowy rachunek.

SYTUACJA EKSPORTU CZECHOSŁOWACKIEGO

Włączenie Austrii do systemu gospodarczego Rzeszy wywoła niewątpliwie poważne reperkusje w dziedzinie eksportu czeskiego do Niemiec i Austrii. Wpłynie to ujemnie w pierwszym rzędzie na sytuację rynku węglowego w zagłębiu ostrawsko-karwińskim. Znaczne również trudności powstaną dla Czechosłowacji przy eksporcie drzewa. W 1937 r. eksport drzewa czeskiego do Niemiec wyraził się sumą 357 mil. kor. czeskich, co stanowiło 21% całości eksportu czeskiego do Rzeszy. W 1936 r. sprowadziły Niemcy z Austrii drzewa do fabrykacji papieru za 1,9 miln. RM., z Czechosłowacji natomiast za 11,7 miln. RM; w tym samym roku import okrąglaków z Austrii osiągnął wartość 5,2 miln. RM podczas gdy w Czechosłowacji — 11 miln. RM. Po przyłączeniu Austrii do Rzeszy stoją do dyspozycji Niemiec obszary leśne Austrii o powierzchni 3 mil. ha i rocznej produkcji drzewa opałowego i użytkowego — 9 miln. mtr. sześc., z czego zaledwie 1/3 szła na eksport. Możliwości eksportowe drzewa austriackiego do Niemiec były dotychczas znacznie ograniczone, a to wskutek wysokiego cła, które wynosiło 15 RM za 1 mtr. sześc. Z chwilą zniesienia granic celnych drzewo to kalkulować się będzie w Niemczech znacznie taniej od czeskiego, już choćby o wspomnianą wyżej stawkę celną, a więc prawie o 160 koron czeskich za 1 mtr. sześc.

Poważne zmiany zajść mogą również w nasileniu eksportu węgla czeskiego do Austrii, skąd był on już przed Anschlussem poważnie wypierany przez niemiecki węgiel z Zagłębia Ruhry. Mimo to eksport węgla niemieckiego do Austrii osiągnął w ciągu ostatnich dwu lat niespełna 50 1/3 eksportu węgla czeskiego. Na skutek zmian zaszłych w Austrii, eksport węgla czeskiego będzie niewątpliwie dalej się kurczył na korzyść węgla niemieckiego.

Pewne posunięcia mogą również nastąpić w przemyśle tekstylnym, zwłaszcza w dziedzinie wyrobów, w których Czechosłowacja konkurowała dotychczas z Niemcami na rynku austriackim.

TRAMP — POOL?

Katastrofalny stan na rynku frachtowym, spowodowany brakiem ładunków i nadmiernym tonażem bezrobotnym, coraz to więcej toruje drogę projektowi, często omawianym w angielskich sferach żeglugowych co do planowego uwiązania tonażu trampowego, wzorem t. zw. „Tanker-Pool". Angielski Tramp Shipping Administratio Committee opublikowało szczegóły tego projektu, który przewiduje stworzenie, swego rodzaju „Wspólnoty Armatorów", opłacających pewien % od frachtów do „Pool". Z tego funduszu „Pool" wypłacałoby premie uwiązanym statkom, aby wstrzymać, w ten sposób, armatorów przed zawieraniem nierentujących umów frachtowych, pozostawiając im jednak wolną decyzje, co do swoich statków.

Biorąc pod uwagę unieruchomienie 10% całego angielskiego tonażu trampowego, opłata armatorów wynosiłaby 1% od wszystkich bruto-frachtów, co pozwoliłoby wypłacać uwiązanemu tonażowi premie, w wysokości 12 s 3 d za 1 brt. rocznie, kt. uskuteczniana byłaby w 7 dni od daty unieruchomienia.

Celem stworzenie funduszu „Poll' projekt przywiduje płacenie 2 guineas od statku.

Członkami „Tramp Pool" mogą być armatorzy trampowi, natomiast armatorzy linii będą zaproszeni. Powyższy projekt doręczono do zaopiniowania armatorom angielskim i o ile tam znajdzie poparcie, poczynione będą pewne kroki, celem pociągnięcia do współpracy również obcych armatorów trampowych.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB A/S. KOPENHAGA

należy do tych armatorów, którzy posiadają flotę składającą się z ponad 100 statków frachtowych i pasażerskich. Powyższe towarzystwo okrętowe jest największym duńskim armatorem, a do portu gdyńskiego utrzymuje różnorodną komunikację regularną. W związku z czym zasługuje na uwagę fakt, iż 150 statków wymienionego armatora zawinęło w roku 1937 do Gdyni, co w porównaniu do roku 1936 oznacza przyrost wynoszący 5%. Zatem armator „Det Forende Dampskibs-Selskab A/S." stanowi ważny łącznik w stosunkach polskiego handlu z Danią. Armator ma w Gdyni zarejestrowane trzy linie regularne.



UNIERUCHOMIONY TONAŻ W PORTACH FRANCUSKICH

w ostatnich paru miesięcach powiększył się znacznie. Od 15. I. 38 wzrósł o 72.176 brt. do 189.200 brt. w d. 1. III. W tym statków pasażerskich 48.701 t. i handlowych 21.167 brt.

WZROST UWIĄZANEGO TONAŻU NORWEGII

Depresja na rynkach frachtowych najbardziej odczuwa się w portach o dużym tonażu trampowym. Tak naprz. w Haugesund I. IV. unieruchomionych było 40 jednostek o pojemn. 80 tys. t., w Bergen 28 o pojemn. 66.963 t.

ZAKUP CHIŃSKIEGO TOW. ŻEGLUGOWEGO PRZEZ ANGLO-AMERYKAŃSKIE KAPITAŁY

Chińskie rządowe towarzystwo żeglugowe oraz afiliowane do niego przedsiębiorstwo tytoniowe wraz z urządzeniami przeładunkowymi i portowymi, przeszły w ręce spółki o kapitale angielsko-amerykańskiem.

REKORDOWY ROK W SZWEDZKIM BUDOWNICTWIE STATKÓW

Według Lloyds Register zbudowano w Szwecji w ciągu 1937 r. 161 tys. ton, czyli o 7 tys. ton więcej niż w r. 1936. Stocznie szwedzkie budowały wyłącznie motorowce (za wyjątkiem jednego parowca pojemności 1.527 ton), w tym 11 tanków pojemności 73 tys. ton. Na obcy rachunek zbudowano 13 statków pojemności 91 tys. ton, w tym 12 statków na rachunek norweski.

PRZEBUDOWA I POSZERZENIE KANAŁU PANAMSKIEGO

Po ostatecznej rezygnacji z projektu budowy „Kanału Nikaragua", rząd St. Zjedn. A. P. przewiduje obszerny program przebudowy kanału Panamskiego, kosztem 200 mil. dol. Prace obliczone są na 18 lat, które powiększą zdolność żeglugową kanału pięciokrotnie. W roku ub. przeszło przez kanał w obu kierunkach 5.542 statków o pojemn. 28.559.935 nrt. Ruch towarowy wyniósł w r. 1937 29.298.766 t.

PORT KŁAJPEDZKI W HANDLU ZAGRANICZNYM LITWY

Znaczenie portu kłajpedzkiego widoczne jest z jego udziału w handlu zagranicznym tego kraju, mianowicie w roku 1936 ok. 4/5 całego przywozu i ok. 7/8 wywozu Litwy przechodziło przez port kłajpedzki. W 1937 roku w obrotach portu nastąpiła dalsza zwyżka — z 1.273 tys. ton w 1936 r. do 1.339 tys. ton.

Struktura ruchu portu kłajpedzkiego odmienna jest od struktury np. Gdyni, gdzie przywóz jest pięć razy mniejszy niż wywóz jeżeli chodzi o wagę, w porcie kłajpedzkim natomiast przeważa obecnie przywóz towarów w przeciwień-

stwie do okresu przed wojną światową. W 1936 r. na przywóz przypada 811 tys. ton a na wywóz 462 tys. ton, w 1937 r. na przywóz — 970 tys. ton, na wywóz — 370 tys. ton.

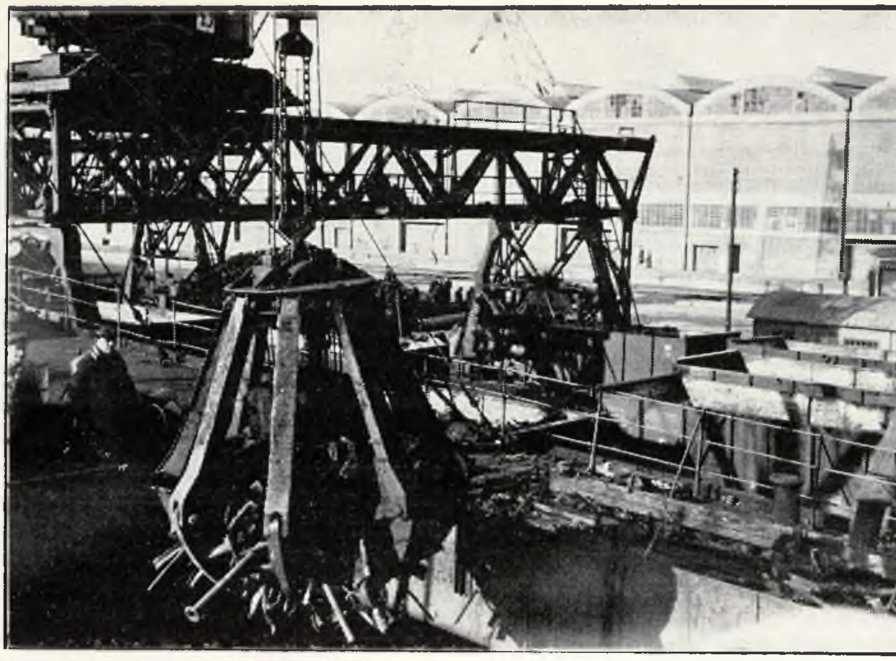
O stałym rozwoju portu kłajpedzkiego świadczą dane ruchu statków: w 1935 r. weszło do portu 1.225 statków — 691.278 TRN, w 1936 — 1.371 statków i 788.498 TRN, a w 1937 r. — 1.414 statków — 844.662 TRN. Statki te przywiozły w 1936 r. — 810.6.6 ton towarów wartości 152.3 mil. litów.

Porównując cyfrę globalną wartości importu litewskiego w 1936 r. (156 mil. litów) z importem przez Kłajpedę (152 mil. litów), stwierdzamy, że około 98% wartości importu przechodzi drogą morską przez Kłajpedę.

Ruch statków na wyjściu wynosi w 1935 r. 1.2449 statków — 692 tys. TRN, w 1936 r. — 1.395 statków — 790 tys. TRN, a w 1937 r. — 1.433 statki — 847 tys. TRN. Statki te wywiozły w 1936 r. 462.313 ton towarów wartości łącznie z frachtem 155,5 mil. litów, gdy tymczasem globalną wartość eksportu litewskiego w 1936 r. wynosi 190,5 mil. litów, a więc przez Kłajpedę przechodzi około 78% wartości litewskiego eksportu. Jeżeli chodzi o bandery statków wchodzących do portu kłajpedzkiego, to na pierwszym miejscu stoi bandera niemiecka, następne zajmują: szwedzka, angielska, duńska itd. Bandera litewska bierze tylko w 3,5% udział w swym handlu zamorskim. Jeżeli natomiast uwzględni się obrót towarowy przez port kłajpedzki w 1937 r. z poszczególnymi krajami, to w przywozie pierwsze miejsce zajmuje Anglia, następnie Sowiety, dalej Finlandia, Belgia, Szwecja, Niemcy itd. Wspomnieć należy również o stale wzrastającym handlu tranzytowym portu kłajpedzkiego przez Tylżę i Ragnetę na Niemnie. Obejmuje o przede wszystkim papierówkę, zboże, nasiona. W 1936 r. w górę rzeki transportowano 282 tys. ton, w dół rzeki — 136.6 tys. ton towarów. W dół rzeki spławiane jest przede wszystkim drzewo dalej transportowane są produkty rolne, papier i celuloza.

Stały wzrost obrotów portu kłajpedzkiego jak i zasadnicze zmiany, jakie nastąpiły w strukturze ruchu tego portu, w porównaniu z okresem przed wojną światową, kiedy port kłajpedzki posiadający inne zaplecze, był portem wywozowym, wymagały poważnej przebudowy oraz nowych urządzeń technicznych.

W ostatnim dziesięcioleciu 1926—1937 roku koszty rozbudowy portu wynosiły 27 mil. litów. Obejmowały one w pierwszym rzędzie pogłębienie kanału portowego od 7—8 metrów na przestrzeni 3 km od morza do Daugemündung jak i pogłębienie 4 km kanału od 6—7 metrów od Dange do chłodni i rzeźni firmy eksportowej mięsa „Maistas" zostały pogłębione baseny, uzbrojone nabrzeża, zbudowany w 1932 r. nowy basen głębokości 8 metrów. Obok rozbudowy portu przeprowadzonej przez czynniki urzędowe równocześnie postępowała ryzbudowa uskuteczniana przez firmy prywatne. Mianowicie zbudowano duży silos dla towarzystwa eksportowego „Lietukis" i szereg magazynów. Należy wspomnieć jeszcze o rozbudowie torów kolejowych w porcie oraz dążeniu do rozbudowy połączeń kolejowych i wodnych portu kłajpedzkiego z zapleczem. Do tych należy budowa linii kolejowej Telsze—Kreotinga, budowa dworca towarowego w Kłajpedzie i przeprowadzone prace nad regulacją Niemna.



Przeładunek złomu żel. przy pomocy t. zw. polipa na nabrzeżu Holenderskim

Z rozwojem obrotów handlu zagranicznego Litwy, szczególnie drogą morską, coraz natarczywiej dobijał się zrealizowania projekt zbudowania własnej floty handlowej. Obliczono, że w 1935 r. Litwa płaciła obcym przewoznikom 5 mil. ang. szylingów za wywóz, a 8.4 mil. ang. szylingów za przywóz towarów. W 1936 r. suma ta wzrosła do 15 mil. szylingów czyli 22 mil. litów. Organ litewskiego „Towarzystwa Morskiego" — „Jura" (morze) wypowiada się za budową 100 tys. t., by się zbliżyć do poziomu flot handlowych Łotwy i Estonii.

LEKKI WZROST OBROTÓW PORTU W AMSTERDAMIE W LUTYM

jak wykazuje ofic. statystyka. W tym okresie przywóz zamorski wyniósł 288.391 t. (231.894), a wywóz 192.541 (168.573 t.). Ogólny obrót o 20.080 t. wyższy niż w styczniu br. i o 62.465 t. wyższy niż w lutym r. ub. Za dwa pierwsze miesiące rb. przywieziono 560.988 t. (553.754 t.), a wywieziono 330.796 t. (337.883). W tym ładunki masowe 465.077 t. (430.346) i drobnica 476.701 t. (466.246). (W nawiasach dane za ten sam okres r. ub.

PRZEŁADUNEK ZBOŻA W PORCIE ANTWERPIJSKIM W R. 1937

osiągnął rekordową ilość 4.504.000 ton, zbliżając się do rekordowego r. 1931 (4.681.000 t.), wobec 3.958.000 t. w roku 1936.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPII W MARCU

Weszło do portu 1.022 statków o poj. 2.037.946 nrt. o 123 jednostki pojemn. 246.184 nrt. więcej niż w mies. lutym rb., a w porównaniu z marcem r. ub. ilość statków powiększyła się o 2, natomiast tonaż spadł o 48.343 nrt.

PRACA PORTU LONDYŃSKIEGO W R. 1937

wg. ostatecznych obliczeń przedstawia się, jak nast.: Ruch statków wyniósł 62.645.750 nrt. o 1/2 mil. t. więcej niż w r. 1936. Obrót towarowy 44.387.151 ton (wzrost wobec r. 1936 o 1.372.616 t.). W tym przywóz 33.518.202. Ożywienie to nie osłabło również i w pierwszym kwartale r. 1938.

DALSZY WZROST OBROTÓW W PORTACH BREMEŃSKICH

wykazały mies. styczeń i luty rb., wktórych import wzrósł o 39.8%, a eksport o 32.7%. Ruch statków w I kwart. r. 1938 był o 500.000 t. większy niż w analog. okresie w r. ub.

PRZEDŁUŻENIE TARYF PORTOWYCH i PRZEŁADUNKOWYCH W PORTACH HAMBURSKIM i BREMEŃSKIM

wg. zarządzenia min. komunikacji o dalsze półrocze, t. zn. do 30. IX. 38 r.



Notując w kronice portowej wszelkie poważniejsze wydarzenia z m-ca sprawozdawczego, wymienić należy w pierwszym rzędzie parudniowy pobyt dyr. Departamentu Morskiego Min. Przem. i Handlu inż. Możdżeńskiego, który przybył do Gdyni celem dokonania przeglądu bieżących **inwestycyj portowych i postępu rozbudowy naszej floty handlowej.** Dyr. Możdżeński udał się na Stocznię Gdańską, która jak wiadomo, jest prawie całkowicie zatrudniona przy wykonywaniu zamówień na statki dla polskiej floty handlowej, rybołówczej i dla „Polminu". Stocznia Gdańska buduje 2 wielkie transatlantyki dla linii bawełnianej, 3 motorowe - lugry dla połowów śledziowych oraz statek bunkrowy dla paliwa płynnego, wykonywany na rachunek „Polminu". Statek bunkrowy jest już na ukończeniu, lugry stoją w wręgach, a plany transatlantyków opracowuje się w szczegółach, w biurze technicznym.

Poza tym dyr. Możdżeński zwiedził roboty przy budującej się **Stoczni Gdyńskiej** na nowych terenach w związku z otrzymanymi przez tę stocznię zamówieniami na morski statek parowy, na statek dozorczy dla Morskiego Instytutu Rybackiego oraz na dragę dla zarządu m. st. Warszawy. Stocznia Gdyńska poza dotychczasowymi prowizorycznymi terenami rozbudowuje się na otrzymanych od Skarbu Państwa nowych terenach, przy nabrzeżu Chylońskim, obok elektrowni „Gródek", gdzie obecnie prowadzone są roboty przy budowie pochylni, kadłubowni, traserni i odlewni. Dzięki planowej akcji odnośnych czynników miarodajnych i ustaleniu programu **rozbudowy polskiej floty handlowej** rozpoczęliśmy już zupełnie realnie powiększać polski tonaż własnymi środkami, przy wydatnej pomocy naszego przemysłu i w oparciu o surowce i dostawy krajowe.

Pomyślnie rozwiązana zostanie też organizacja jednej gałęzi przemysłu pomocniczego dla polskiego budownictwa okrętowego, przez rozbudowę **Stoczni Yachtowej,** która otrzymała ostatnio zamówienia na budowę 30 nowych yachtów oraz na budowę łodzi i szalup ratunkowych dla wszystkich budujących się ostatnio statków polskiej marynarki handlowej. W związku z tym Skarb Państwa przydzielił Stoczni nowe większe tereny, położone obok Stoczni Morskiego Instytutu Rubackiego, na których w najbliższym czasie wykonane będą odpowiednie inwestycje, potrzebne do budowy yachtów, łodzi i szalup na większą skalę.

Dyr. Możdżeński zwiedził również **port rybacki w Wielkiej** Wsi, który już zdał swój egzamin, chroniąc podczas ostatniej burzy, większą ilość statków motorowych, szkunerów zagranicznych i kutrów rybackich. Uroczyste poświęcenie tego portu przewidziane jest na dzień 4 maja br. Z okazji tej odbędzie się w Gdyni **zjazd inżynierów portowych państw bałtyckich i skandynawskich** w czasie od 3 do 6 maja br. Na zjeździe tym wygłoszone będą referaty omawiające sprawy budowy i uposażenia technicznego portów w Gdyni, Gdańsku i Wielkiej Wsi. W programie zjazdu przewidziane jest szczegółowe zwiedzenie wszystkich 3-ch portów polskiego obszaru celnego.

Dalszą atrakcją dla naszego portu są niewątpliwie **dwa nowe statki bunkrowe**, jeden firmy „Morski Eksport Węgla", a drugi firmy „Skarbopol". Przybył w tym czasie również nowy motorowiec handlowy S. A. „Żegluga Polska' m/s **„Oksywie"**, którego poświęcenia dokonał ks. Kanonik Turzyński w obecności dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego i komisarza rządu mgr. Sokoła oraz przedstawiciela Min. Przemysłu i Handlu naczelnika Ocioszyńskiego. Nowy ten motorowiec obsługiwać będzie linię hamburską, zamist s/s „Tczew", który z tej linii skierowany został na linię zachodnio-finlandzką: Gdynia-Gdańsk — Turku — Mäntyluoto — Vaasa. Siostrzany motorowiec **m/s „Rozewie"**, po przyjęciu przez spółkę, rozpocznie w odstępach 14-dniowych rejsy między Gdynia/Gdańsk — Stockholm.

Uzbrojenie portu gdyńskiego w tory kolejowe również postępuje naprzód, i tak ostatnio, w związku z przeznaczeniem terenów przy nabrzeżu Wilsonowskim (Basen Prezydenta) dla przedsiębiorstw połowów dalekomorskich, rozpoczęto budowę specjalnej bocznicy kolejowej dla tego odcinka. Tory nowej bocznicy zostały już doprowadzone do ul. Rybackiej.

W ostatnim n-rze donosiliśmy o przyjęciu nowej ustawy o robotnikach portowych przez Sejm. W związku z tą ustawą bawili tu członkowie **Senackiej Komisji Pracy,** z przewodniczącym vicemarszałkiem Senatu dr. M. Kwaśniewskim na czele, którzy odbyli tu szereg konferencji i zbadali metody pracy robotników przy przeładunku węgla, drzewa, złomu żel., drobnicy oraz przeładunków specjalnych, zwiedzili urządzenia portowe i zakłady, oraz zbadali warunki i sposoby zapośredniczania robotników do pracy, ze szczególnym uwzględnieniem metody kolejności. W toku tych studiów członkowie Komisji odbyli konferencje z czynnikami administracji państwowej w porcie, z przedstawicielami robotników i organizacji robotniczych oraz przedstawicielami pracodawców na wspólnym posiedzeniu. Na konferencji tej przedstawiciele tych czynników życia portowego omawiali i uzasadnili swoje stanowisko do ustawowego unormowania stosunków pracy w porcie. Na tych obradach obecni byli dyr. dep. Morskiego inż. L. Możdżeński, prezes koła parlamentarnego O. Z. N. Dąbkowski i poseł Woytowicz.

* * *

Zainteresowanie się zagranicą naszym portem nie słabnie. Przybyli z Hamburga ostatnio przedstawiciele tamtejszego portu oraz handlu drzewnego z radcą Lütgen'sem na czele. Goście hamburscy złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiemu, następnie zwiedzili port w towarzystwie naczelnika wydz. handlowego S. Borkowskiego, interesując się szczególnie placami drzewnymi oraz organizacją przeładunku drzewa.

Poza tym bawiła w Gdyni **wycieczka uczestników międzynarod. konferencji rozkładów jazdy pociągów towarowych,** składająca się z przedstawicieli prawie wszystkich państw europejskich, w ilości około 100 osób. Wycieczkę powitali na dworcu przedstawiciele miejscowych władz. Uczestnicy wycieczki w sali K. P. W. wysłuchali referatów o urządzeniach kolejowych i rozbudowie portu, wygłoszonych przez dyr. Okręg. Dyrekcji Kolei inż. Dobrzyckiego i sekretarza Urz. Morsk. Sieradzkiego. Po zwiedze-

niu portu holownikiem „Tytan" goście zagraniczni odjechali spec. pociągiem do Warszawy.

* * *

Dyrektor oddziału morskiego Banku Polskiego Paweł Marcickiewicz, po 14 latach pracy swej pionierskiej opuścił Gdynię udając się na podobne stanowisko do Bydgoszczy.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ GDYNIĘ NA DALSZE RYNKI ZAMORSKIE W MARCU

W ciągu m. marca rb. opuściły port gdyński z ładunkami węgla na dalsze rynki zamorskie 24 statki, w czym było 10 włoskich, 6 greckich, 3 fińskie, 2 szwedzkie, 1 sowiecki, 1 angielski i 1 panamski.

Statki te zabrały łącznie ok. 150.000 ton węgla a w tym 33.470 do Genui, 16.925 ton do Civitavechia, 15.425 do Livorno, 13.826 ton do Ancony 11,160 ton do Oranu, 13,900 ton do Buenos Aires, 7.615 ton do Palermo, 7.310 ton do Valencji, 6.900 ton do Barletta, 6.513 ton do Spezia, 6.304 ton do Pireusu, 3.700 ton do Aleksandrii i 4.700 ton na Daleki Wschód.

WYWÓZ DRZEWA PRZEZ GDYNIĘ W MARCU

Wywóz drewna przez port gdyński w marcu był jeszcze bardziej ożywiony aniżeli w lutym. Wyszło z portu z pełnymi ładunkami drewna 22 statki, dalej 4 wzięły większe partie drewna w tym dwa do Połudn. Ameryki.

Wszystkie te statki wywiozły razem ok. 70.000 mtr sześc. materiałów drzewnych, z czego przypadało na papierówkę ok. 25.000 m^3 na kopalniaki również ok. 25.000 m_3 i na tarcice ok. 18,000 m^3. Reszta na inne sortymenty.

Tarcice wywieziono do Londynu, Hullu, Ipswich i Gandawy, papierówkę do Ridham Dock, kopalniaki do Hull, Garstaw, Hartlepool i Grangemouth.

PRZEWOZY POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

w I kwartale br. wyniosły ogółem 348.096.5 ton, „Gdynia—Ameryka" L. Ż. przewiozły w tym czasie 16.770 ton i 4.619 pasażerów. Przewozy na statkach „GAL"-u w poszczególnych miesiącach wynosiły: styczeń — 1.223 pasażerów i 5.008 ton ładunku, luty — 1.507 pasażerów i 5.805 ton ładunku i w marcu — 1.889 pasażerów i 5.957 ton ładunku.

Polsko-Skandynawskie T-wo Transportowe „Polskarob" przewiozło na swych statkach ogółem 108.372.5 ton, w tym w styczniu — 33.490 ton, lutym — 35.814.5 ton i marcu — 39.068 ton.

Przewozy na statkach „Żegluga Polska" S. A. osiągnęły 192.383 ton. Na liniach regularnych przewieziono 88.483 ton, w tym w imporcie — 35.794.7 ton, eksporcie — 46.225 ton, w tranzycie — 2.990.3 ton i między portami obcymi 3.471 ton. Przewóz w I kwartale br. na trampach wyniósł 103.900 ton, w tym eksport — 76.170 t., import 20.781 t., i przewóz między portami obcymi — 6.949 ton. W poszczególnych miesiącach na statkach „Żegluga Polska" przewieziono: w styczniu — 62.032 ton, luty — 68.080 t., i marzec — 62.271 t. Statki **Polsko-Brytyjskiego** T-wa Okrętowego przewiozły w tym samym czasie 30.571 ton, w tym z Gdyni 20.538 ton i do Gdyni — 10.033 ton.

„DAR POMORZA"

z powodu niepomyślnych warunków atmosferycznych nie zdążył na święta przybyć do Gdyni.

LIKWIDACJA REPREZENTACJI PKP. I PORTÓW GDAŃSKA I GDYNI W WIEDNIU

Dnia 24 marca uchwalona została na posiedzeniu Komitetu Nadzorczego Zagranicznych Przedstawicielstw Kolei Polskich i portów Gdańska i Gdyni likwidacja przedstawicielstwa w Wiedniu. Likwidacja ta ma nastąpić w ciągu m. kwietnia.

ODCZYT DYR. J. RUMMLA

Wybitny znawca spraw żeglugowych i portowych, prezes Polsk. Zw. Armatorów — dyrektor J. Rummel, na zaproszenie L. M. K. w dniu 13. IV. w sali KPW miał odczyt na aktualny dziś temat, „Komercjalizacji Portu gdyńskiego", wysłuchany przez fachowe sfery zainteresowane tym zagadnieniem, z wielką uwagą.

Prelegent w swoim odczycie, posługując się bogatym materiałem, licznymi przykładami z historii i rozwoju innych portów oraz cytując opinie znanych ogólnie fachowców, dowodził o konieczności komercjalizacji portu gdyńskiego, który powinien być nie tylko bazą wymiany towarowej R. P., ale również narzędziem elastycznym i sprężystym, celem utrzymania nadal, jego znaczenia międzynarodowego.

* * *

Z serii prac Gospodarczego Archiwum Morskiego ukażą się już w niedalekiej przyszłości rozprawy na temat maklerki okrętowej, ekspedycji portowej, stoczni w Gdyni i przemysłu w miastach portowych.

OBNIŻENIE DODATKU Z GDYNI DO PORTÓW PACYFIKU.

Dodatek specjalny pobierany od ładunków z portu gdyńskiego do portów Pacyfiku Ameryki Połudn. obniżony został z sh 11/6 na sh 7/.

KONSULAT CZECHOSŁOWACKI W GDYNI

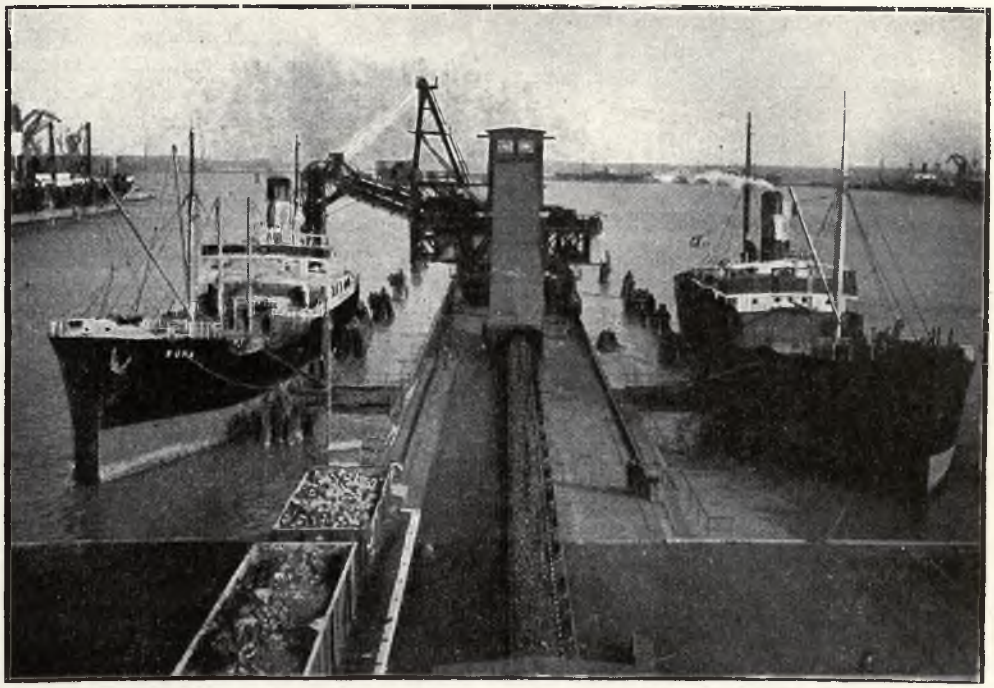
Z dn. 4. IV. rb. otwarty został konsulat Republiki Czechosłowackiej przy ul. Świętojańska 120. Konsulem jest Józef Pavlovsky.

BUDOWA KANAŁU PRZEMYSŁOWEGO

Jedna z najważniejszych inwestycyj portu gdyńskiego wchodzi w stadium realizacji.

W tych dniach Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów przyznał ze środków Funduszu Pracy zł 1.800.000 na wstępne prace przy budowie tego kanału.

O uprzemysłowieniu tego kanału, tak ważnego dla Gdyni, pisaliśmy obszernie w ostatnim numerze W. P. G.



Firma „Skarbopol"
Nabrzeże Duńskie, przeładunek węgla systemem taśmowym

GDAŃSK

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego w marcu rb. wyniósł 583.301.3 ton (493.493.2 t w lutym) w tym przywieziono 141.016 ton (112.794.9 t.) i wywieziono 442.285.3 t. (380.698.3 t.) Ogólny obrót za I kwartał br. w porcie gdańskim wyniósł 1.657.457.2 ton, w tym przywóz 373.450.7 ton i wywóz 1.284.006.5 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU

Ruch statków w porcie gdańskim w marcu rb. przedstawiał się następująco: weszło 466 statków o pojemności 331.161 trn. i wyszło 450 statków o pojemności 336.261 trn.

RUCH PASAŻERÓW W PORCIE W MARCU 1938 R.

W miesiącu sprawozdawczym przybyło do Gdańska drogą morską 13 pasażerów, wyjechało zaś 56, do Antwerpii, Helsingfors, Kopenhagi i Londynu.

TOWAROWY RUCH KOLEJOWY W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU

W marcu rb. łączny ruch kolejowy w porcie gdańskim wyniósł 561.815 ton wobec 490.963 t. w analogicznym miesiącu r. ub. Z kwoty tej dowieziono do portu 433.187 t. i wywieziono w głąb kraju 128.628 t. Jak z liczb tych wynika, przywóz kolejowy utrzymał się mniej więcej na tym samym poziomie co w analogicznym miesiącu r. ub., wywóz natomiast doznał znacznej zwyżki, a mianowicie o około 137%. Znaczna zwyżka wywozu spowodowana została dużym wzrostem przywozu ładunków rudy, który osiągnął w m-cu sprawozdawczym 115.850 t. wobec 38.254 t. w marcu r. ub.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W PORCIE GDAŃSKIM.

Główny Urząd Statystyczny ogłosił dane, dotyczące żeglugi śródlądowej w porcie gdańskim w roku 1937. Jak wynika z tego zestawienia, na przestrzeni ostatniego pięciolecia zaobserwować się dał stopniowy spadek ruchu żeglugowego w tym porcie. Spadek ten jest szczególnie duży w roku ubiegłym, w którym przybyło do Gdańska ogółem 5.153 statki o łącznej pojemności 532.990 ton, podczas gdy w roku 1936 zawinęło 6.458 statków o tonażu 795.138 t. W r. 1933 zawinęło do Gdańska 7.216 statków, w 1934 r. — 7.443, w 1935 r. — 6.870.

Z terytorium W. M. Gdańska zawinęło do portu gdańskiego w roku ubiegłym 2.477 statków, z Prus Wschodnich 515, z Polski 2.125, oraz z Litwy i dalszych krajów 36 statków.

Odpłynęło z Gdańska w roku ubiegłym ogółem 5.125 statków o pojemności 543.199 ton wobec 6.304 statków o łącznym tonażu 778.438 ton w r. 1936. Do miejscowości położonych na terenie w m. Gdańska odpłynęło w r. 1937 — 2.158 statków, do Polski 2.105, do Prus Wschodnich 498, oraz do Litwy i dalszych krajów — 4 statki.

Równocześnie ze zmniejszeniem się żeglugi śródlądowej w porcie gdańskim, zaobserwować się dał spadek przewozu towarów statkami rzecznymi. W roku ubiegłym przywieziono bowiem do Gdańska na statkach ogółem 182.762 t. towarów podczas gdy w roku 1936 — 383.237 ton, a w r. 1935 — 419.910 ton. W roku ubiegłym zatym w porównaniu z r. 1936 ilość towaru, jaką przywieziono do Gdańska, zmniejszyła się przeszło dwukrotnie. — Natomiast pewien niewielki wzrost w porównaniu z r. 1936 wykazuje wywóz towarów statkami z portu gdańskiego, mianowicie z 123.637 ton. w r. ubiegłym. Wywóz towarów był jednak w r. 1937 mniejszy od wywozu w latach 1934 i 1935, kiedy wynosił kolejno — 155.531 ton i 148.929 ton.

KIERUNKI RUCHU TOWAROWEGO PRZEZ PORT GDAŃSKI W ROKU 1937

Przywóz i wywóz gdański w 1937 r. odbył się w komunikacji z 104 krajami. Wśród nich 31 krajów europejskich, reszta zaś kraje leżące poza Europą.

Z pośród krajów europejskich na pierwszym miejscu w przywozie pod względem ilościowym stała Szwecja, skąd przywóz wynosił 37 proc. całego przywozu. W przywozie tym przeważną rolę odegrały rudy. Pod względem wartości na pierwszym miejscu stała Anglia wartość przywozu której wynosiła 23 procent ogólnej wartości przywozu przez port gdański w tym roku. Na przywóz z Anglii złożyły się wysokowartościowe towary, jak śledzie, nici bawełniane i inne tekstylia, kauczuk i towary gumowe, metale oraz towary metalowe, maszyny i różne aparaty. Wśród krajów poza europejskich na pierwszym miejscu w przywozie stał Algier pod względem ilościowym z udziałem prawie 5 proc. w ogólnym przywozie. — W przywozie tym, jak do Szwecji, również odegrały rolę rudy. Pod względem wartościowym pierwsze miejsce wśród krajów poza europejskich zajęły Indie holenderskie z udziałem 4 proc. ogólnej wartości przywozu. Na przywóz stamtąd składają się nasiona oleiste, towary kolonialne, kauczuk.

Z PRACY STOCZNI GDAŃSKIEJ

W kwietniu r. b. zostanie spuszczony na wodę największy na świecie statek przeznaczony do wydobywania piasku z dna rzeki. Statek ten przeznaczony jest dla Chin i będzie użyty przy regulowaniu ujścia rzeki Jangte - Kiang.

WYWÓZ ZBOŻA PRZEZ PORT GDAŃSKI

Dzięki zawarciu kontraktów na dostawę 4 tys. ton jęczmienia z importerami szwajcarskimi nastąpiło pewne ożywienie w eksporcie zboża. Dostawy odbywały się przez port gdański w partiach po 500 ton, z przeładunkiem w Antwerpii; stawka frachtowa wynosiła 3 sh. Wyeksportowano również kilka ładunków jęczmienia do Holandii; wreszcie frachtowano też częściowo w Gdańsku jęczmień zakupiony w większych ilościach w Polsce przez importerów niemieckich.

NOWY KONSUL Z. S. R. R. W GDAŃSKU

Rząd polski udzieli w dniu 25 marca 1938 r. p. Iwanowi Filipowiczowi Własowowi exequator w charakterze konsula generalnego Z. S. R. R. w Gdańsku.

TRANZYT NIEMIECKI PRZEZ ŚLUZY GDAŃSKIE

W ub. miesiącu marcu nastąpiło znaczne ożywienie w przewozach wiślanych pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy. Przewozy w porównaniu do miesiąca lutego br. i miesiąca marca r. 1937 wzrosły 11-krotnie. Najwięcej wzrosły przewozy towarów: cegły, cementu, gipsu, blachy, oraz drobnicy i środków spożywczych.

DZIAŁ URZĘDOWY

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MARZEC

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu za m. marzec 1938 r. wyniósł 740.737.3 ton, wobec 677.405.7 ton w miesiącu lutym br., 749.602.4 ton w mies. marcu 1937 r. oraz 600.276.8 ton w mies. marcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 9.3%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem lutym br., 1.2%-owy spadek w stosunku do miesiąca marca 1937 r. oraz 23.4%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem marcem 1936 roku.

Na podkreślenie zasługuje tu spadek w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku.

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych w porównaniu z ub. mies. lutym br. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 472 (452) statki o pojemności 471.382 nrt. (433.109 nrt.), wyszło zaś 477 (438) statków o pojemności 477.642 nrt. (424.934 nrt.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. marcu br. wyniósł 998.7 nrt. (958.2 nrt.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 55 (51), a średni postój statków wykazuje nieznaczny spadek w porównaniu z ub. miesiącem lutym br. (52.7 godzin wobec 55.6 godzin w mies. lutym br.).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Finlandia, Niemcy, Grecja, Włochy, Anglia, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Łotwa, Holandia, ZSRR, Panama, Rumunia, Litwa oraz W. M. Gdańsk. Poza trzema pierwszymi, pozostającymi bez zmian, przegrupowały się natomiast bandery państw: fińska z 5-go na 4-e miejsce, niemiecka z 6-go na 5-e, norweska z 8-go na 9-e oraz angielska z 7-go na 8-e miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (18) państw.

Obroty zamorskie m-ca sprawozdawczego wyniosły 732.846.7 ton wobec 674.257.8 ton w m. lutym br. (8.7%-owy wzrost), 742.080.5 ton wm. marcu 1937 r. (1.2%-owy spadek) oraz 583.767.1 ton w m. marcu 1936 r. (25.5%-owy wzrost).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (128.434.4 ton) wykazuje 7.1%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. lutym br. (138.265.5 ton), 15.8%-owy spadek w stosunku do przywozu mies. marca 1937 r. (152.589.1 ton), oraz 33.6%-owy wzrost w porównaniu z mies. marcem 1936 r. (96.100.6 ton).

Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. lutym br. spowodowały przede wszystkim: nasiona oleiste różne — 2.931.9 ton (8.568.8 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 10.418.6 t. (11.350.9 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 895.3 t. (1.060.7 t.), tytoń — 42 t. (853.6 t.), żużle Thomasa — 5.250 t. (9.650 t.), wełna i odpadki — 2.713.3 t. (3.133.8 t.), juta — 628.6 t. (1.227.4 t.), papier i odcinki — 579 t. (1.086 t.), oraz złom żelazny — 37.459 t. (50.876.5 t.).

Zwiększył się natomiast przywóz zam.: owoców świeżych i suszonych — 9.498.4 t. (8.228.8 t.), orzechów i migdałów — 203.3 t. (181 t.), śledzi — 6.666.9 t. (3.734.8 t.), garbników — 1.341.3 t. (520.3 t.), fosforytów — 14.325.2 t. (11.471.1 t.), skór — 4.229 t. (3.015.2 t.), bawełny i odpadków — 8.881.1 t. (7.627.4 t.), celulozy — 522.5 t. (146.7 t.) oraz miedź — 2.202.2 t. (692.3 t.).

Wywóz zamorski w m-cu sprawozdawczym (604.412.3 t.) wykazuje 12.8%-owy wzrost w porównaniu z wywozem m. lutego br. (535.992.3 t.), 2.5%-owy wzrost w stosunku do miesiąca marca 1937 r. (589.491.4 t.) oraz 23.9%-owy wzrost w porównaniu z wywozem miesiąca marca 1036 r. (487.666.5 t.).

Wzrost wywozu zam. w m-cu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. lutym br. spowodowały przede wszystkim pozycje: węgiel kamienny — 431.922 t. (387.592.7 t.), węgiel bunkrowy — 66.848.8 t. (62.552.6 t.), koks — 9.009 t. (5.720 t.), słupy i kopalniaki — 17.281.4 t. (5.190.4 t.), drzewo tarte — 29.314.3 t. (23.375.1 t.), forniery i dykty — 1.273.4 t. (994.8 t.), papier — 641.1 t. (606.7 t.), metale różne — 5.547.1 t. (5.051.9 t.), rury żeliwne, żelazne i stalowe — 1.444.3 t. (1.308.3 t.) oraz cynk i blacha cynkowa — 2.250 t. (1.135 t.).

Zmniejszył się natomiast wywóz: słodu — 250.1 t. (380.2 t.), bekonów — 1.552.8 t. (1.594.2 t.), masła — 1.036.4 t. (1.160.4 t.), cukru — 2.241.1 t. (6.763 t.), makuchów — 1.458.5 t. (2.244.3 t.), siarczan amonu — 2.641.6 t. (3.048 t.), oraz tkanin — 444.5 t. (493.5 t.).

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wykazują spadek przywozu — 106.7 t. (150.4 t.) oraz wzrost wywozu — 1.238.1 t. (704.9 t.)

Spadek przywozu spowodowały: śledzie — brak (96.5 t.), napoje alkoholowe — brak (14.1 t.) oraz mąka — brak (15 t.). Zwraca natomiast uwagę poważny wzrost pozycji ryb z połowów własnych — 101 t. (14.1 t.) oraz papieru — 5.7 t. (0.1 t.).

Wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim: żywica — 147.5 t. (16.5 t.), oleje — 18.5 t. (0.5 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 186.4 t. (75.9 t.), tłuszcze zwierzęce — 215.5 t. (37.5 t.), tran — 60.8 t. (10.4 t.), garbniki — 16.2 t. (brak), skóry — 244.9 t. (brak), kauczuk — 53.1 t. (31.6 t.), oraz cyna — 6.6 t. (1.1 t.).

Zmniejszył się natomiast wywóz: ryżu wyłuszcz. — 127 t. (246.4 t.), kakao — 30.4 t. (43.2 t.), metali różnych — brak (101.6 t.), oraz miedzi — 10.2 t. (41.2 t.).

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną wykazują wzrost przywozu — 2.532.44 t. (956.9 t.) oraz wywozu — 4.013.4 t. (1.335.7 t.).

Wzrost przywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: cukru — 2.163.2 t. (856.9 t.), mąki — 150.1 t. (100 t.), papieru — 14.1 t. (brak), wyrobów ceramicznych — 7.2 t. (brak) oraz wyrobów stalowych i metalowych — 86.6 t. (brak).

Wzrost wywozu spowodowały: ryż wył. — 1.047.4 t. (802.9 t.), owoce suszone — 141.2 t. (24.9 t.), kakao — 116.3 t. (66 t.), żywica — 144.1 t. (91,7 t.), śledzie 30.1 t. (7.2 t.), talk — 14 t. (brak), tłuszcze i oleje roślinne — 136.9 t. (53.9 t.), tłuszcze zwierzęce sur. — 393.7 t. (94 t.), tran — 91.7 t. (14.2 t.), przetwory chemiczne — 63.2 t. (27.7 t.), skóry — 172.1 t. (5 t.), metale różne — 53.8 t. (brak), miedź — 217.8 t. (50.8 t.), kauczuk — 21.8 t. (brak), cyna — 17.8 t. (brak), oraz wyroby stalowe i żelazne — 131.9 t. (16.6 t.).

Ruch pasażerów utrzymuje się nadal na bardzo niskim poziomie, wykazując nawet nieznaczny spadek wyjazdów. Przyjechało bowiem 404 (288) pasażerów, wyjechało zaś 1.937 (2.065) pasażerów.

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *(January—March)*
Cały przywóz	**128 434·4**	**138 265·5**	**424 881·7**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**18 110·3**	**19 536·5**	**54 496·3**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	2 931·9	8 568·8	15 394·3
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	78·7	26·5	5 804·2
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	9 498·4	8 228·8	22 086·2
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	203·3	181·—	480·4
76. Kawa *(coffee)*	552·4	457·7	1 3' 0·4
78. Herbata *(tea)*	93·8	103·1	314·9
80. Kakao *(cocoa)*	400·5	375·3	1 080·3
81-82. Korzenie *(spices)*	142·5	136·7	389·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**7 649·4**	**6 038·6**	**21 237·9**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	6 666·9	3 734·8	17 528·1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**12 057·5**	**12 530·8**	**36 154·4**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	10 418·6	11 350·9	31 990·3
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	—	—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 666·9**	**1 832·5**	**4 806·7**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	292·1	366·6	894·6
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	895·3	1 060·7	2 829·9
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**2 250·—**	**1 046.4**	**3 709·1**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	42·—	853·6	1 122·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**22 131·8**	**22 331·6**	**63 294·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 341·3	520·3	2 645.2
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	14 325·2	11 471·1	42 205·9
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	5 250·—	9 650·—	14 900·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**4 299·3**	**3 031·6**	**10 611·3**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	4 229·—	3 015·2	10 423·8

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *(January—March)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**14 236·9**	**13 621·2**	**41 778·8**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 713·3	3 133·8	7 703·1
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	8 881·1	7 627·4	25 683·—
624. Juta *(jute)*	628·6	1 227·4	3 307·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**893·3**	**986·1**	**2 655·8**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**222·5**	**180·2**	**551·8**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 269·7**	**1 279·6**	**4 412·5**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	579·—	1 086·—	2 915·—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	522·5	146·7	1 222·9
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**71·4**	**82·3**	**192·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**41 017·1**	**53 058·3**	**173 134·5**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	37 459·—	50 876·5	164 024·9
977. Miedź *(copper)* . . .	2 202·2	692·3	4 512·7
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**1 080·2**	**1 210·7**	**3 208·1**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**1 193·4**	**1 366·7**	**3 721·7**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**164·9**	**40·8**	**586·2**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**120·1**	**100·6**	**329·7**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *(January—March)*
Cały wywóz	**604 412·3**	**535 992·3**	**1 783 796·3**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 150·5**	**7 922·6**	**22 690·7**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	0·1	—	0·1
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	100·6	66·—	206·3
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	—	—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	250·1	380·2	704·2
35. Słód *(malt)*	794·6	1 070·2	2 445·7
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 805·8**	**3 981·3**	**11 745·8**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 552·8	1 594·2	4 724·8
125. Jaja *(eggs)*	1 538·6	756·6	2 305·5
127. Masło *(butter)*	1 036·4	1 160·4	3 181·8
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**518 022·1**	**461 507·2**	**1 546 433·—**
154. Cement *(cement)* . . .	4 925·4	2 458·1	15 746·9
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	—	100·—	115·—
180. Węgiel kamienny *(coal)*	431 922·—	387 592·7	1 283 063·5
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	66 848·8	62 552·6	198 194·1
182. Koks *(coke)*	9 009·—	5 720·—	34 970·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	146·7	2·—	149·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**27·5**	**13·5**	**105·1**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**6 850·5**	**13 257·1**	**27 049·9**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	2 241·1	6 763·—	13 624·7
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 458·5	2 244·3	4 814·3
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	61·2	—	61·2
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**4 064·5**	**3 949·7**	**9 215·6**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	2 641·6	3 048·—	5 689·6
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	5·6	18·9	24·5
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**476·2**	**202·2**	**971·3**

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *(January—March)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 175·8**	**1 095·3**	**3 552·1**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	444·5	493·5	1 370·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**15·9**	**11·9**	**43·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**48 749·9**	**30 798·1**	**118 777·1**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	17 281·4	5 190·4	32 854·7
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	29 314·3	23 375·1	79 139·3
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	29·8	117·9
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 273·4	994·8	3 480·5
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 225·6**	**1 039·—**	**3 010·9**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	641·1	606·7	1 730·—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	167·8	105·—	272·8
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**91·4**	**39·6**	**196·2**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**12 725·3**	**10 356·2**	**34 978·3**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	5 547·1	5 051·9	17 322·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	1 559·1
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 444·3	1 308·3	3 684·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	2 250·—	1 135·—	4 706·1
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**945·4**	**1 706·7**	**2 899·9**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**85·9**	**111·9**	**2 126·7**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Marzec *(March)*	1938	— 732.846·8
Luty *(February)*	1938	— 674.257·8
Marzec *(March)*	1937	— 742.080·5
Od początku roku *(January — March)* .	1938	— 2.208.678·—
" " " " "	1937	— 2.018.626·9

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January March*
Przywóz *(imports)*		**106·7**	**150·4**	**300·1**
1, 2, 3, 4	Zboże *(grain)*	—	—	—
9–16	Strączkowe	—	—	—
24–26	Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1–2	Mąka *(flour)*	—	15·—	15·—
30/1, 2	Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32	Krochmale *(starch)*	—	5·—	5·—
27/3–32	Mąka pastewna	—	—	—
40 - 50	Warzywa *(greens)*	—	0·3	0·3
53, 58, 60–64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	
76	Kawa *(coffee)*	—	—	—
81–82	Korzenie *(spices)*	—	—	—
116	Ryby połowy włas. *(fish)*	101·—	14·1	158·2
117	Śledzie *(herrings)*	—	96·5	96,5
198, 199	Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215–218	Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	—
226–229	Przetwory mięsne *(meat products)*	—	0·2	0·2
205–214	Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	14·1	14·1
295–491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
296/1–300/1	Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
300/4	Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492–515	Skóry *(skins and hides)*	—	—	—
589/1, 2, 592	Wełna *(wool)*	—	—	—
597–622	Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778	Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
742–803	Papier *(paper)*	5·7	0·1	5·8
862–887	Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	2·7	2·7
896–927	Szkło *(glass)*	—	0·2	0·2
930–966	Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	1·8	1·8
	Różne *(various)*	—	0·4	0·4
Wywóz *(exports)*		**1 238·1**	**704·9**	**1 943·—**
23	Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25	Nasiona *(seeds various)*	1·7	2·8	4·5
24–26	Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	33.2	1·—	34·2
131, 32	Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1–2	Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1–2	Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	127·—	246·4	373·4
35	Słód *(malt)*	—	—	—
40–50	Warzywa *(greens)*	—	—	—
53–58, 60–64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61–63, 66	Owoce suszone *(dried fruit)*	12·3	17·—	29·3
67, 68	Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72	Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	0·1	3·5	3·6
76	Kawa *(coffee)*	6·1	4·5	10·6
78	Herbata *(tea)*	1·5	5·7	7·2
	Kakao *(cocoa)*	30·4	43·2	73·6
81, 82	Korzenie *(spices)*	2·—	7·5	9·5
83	Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	6·9	—	6·9
95–97	Żywica *(resin)*	147·5	16·5	164·—
117	Śledzie *(herrings)*	25·6	6·4	32·—
127–200	Oleje *(oils)*	18·5	0·5	19·—
137/2–3	Jelita *(casings)*	0·4	2·8	3·2
142–143	Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148	Kamienie *(stones)*	—	—	—
150	Glinki *(clay)*	—	—	—
161	Minerały Zaw bor.	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	0·1	—	0·1
177	Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199	Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c,	Wazelina *(vaseline)*	—	—	—
203–204	Wosk *(wax)*	2·—	1·6	3·6
205–214	Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	186·4	75·9	262·3
215–218	Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	215·5	37·5	253·—
216	Tran *(cod-liver-oil)*	60·8	10·4	71·2
219	Stearyna *(stearine)*	—	—	—
245	Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254–256	Ryby *(fish)*	0·8	1·5	2·3
276–278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	0·8	0·8
295/6	Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295–491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	1·9	10·6	12·5
299/18	Soda *(soda)*	—	—	—
405–425	Farby *(paints)*	—	3·8	3·8
404	Sadze *(soot)*	—	—	—
424–428	Garbniki	16·2	—	16·2
429–454	Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	1·2	1·2
476	Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492–513	Skóry *(skins)*	244·9	—	244·9
589/1, 2, 592	Wełna *(wool)*	—	—	—
597–622	Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624	Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626	Sizal *(sisal)*	0·5	4·8	5·3
679	Worki *(bags)*	—	—	—
720–724	Kauczuk *(rubber)*	53·1	31·6	84·7
757–778 z wyj. 772, 773	Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
772, 773	Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795	Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
792–803				
807–808	Fibra *(fibre)*	—	—	—
809–819, 826	Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	—	0·1	0·1
925–981	Metale różne *(various metals)*	—	101·6	101·6
930–965	Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	5·3	9·6	14·9
966	Cyna *(tin)*	6·6	1·1	7·7
968	Cynk *(zinc)*	—	—	—
977	Miedź	10·2	41·2	51·4
	Różne *(various)*	20·6	13·8	34·4
Przywóz i wywóz razem		**1 344·8**	**855·3**	**2 243·1**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January March*
	Przywóz *(imports)*	**2 532·4**	**956·9**	**3 489·3**
1–4	— Zboże . . . . . . *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various))*	2·7	—	2·7
24–26	— Nasiona oleiste różne . . . . *(various oils seeds)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	1·0	—	1·0
·27/1–3	— Mąka *(flour)* . .	150·1	100·—	250·1
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)* . .	—	—	—
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa . . . . *(greens)*	2·6	—	2·6
53, 58, 60–64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	ι·9	—	0·9
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·2	—	2·2
76	— Kawa *(coffee)* . .	16 8	—	16 8
77	— Cykoria *(succory)*	3·9	—	3·9
78	— Herbata *(tea)* . .	0 4	—	0 4
80	— Kakao *(cocoa)* .	0·4	—	0·4
81, 82	— Korzenie . . . . . *(spices)*	1·8	—	1·8
95, 97	— Żywica . . . . . . *(resin)*	—	—	—
104/3	— Trawa morska . . *(sea grass)*	—	—	—
125	— Jaja *(eggs)* . . .	—	—	—
127–200	— Oleje . . . . . . *(oils)*	—	—	—
128/1 4	— Ser *(cheese)* . .	—	—	—
131	— Pierze . . . . . . *(feather)*	—	—	—
136	— Kości *(bones)*	—	—	—
137/2a. b	— Jelita . . . . . . *(casings)*	10·—	—	10·—
205	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	—
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe . . . . . . *(raw fats of animal origin)*	0·5	—	0 5
225	— Gliceryna . . . *glycerine*	—	—	—
228	— Makaron . . . . *(macaroni)*	18·3	—	18·3
243/1 2	— Konserwy mięsne . *(meat preserves)*	0 2	—	0·2
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)* . .	0·3	—	0·3
259. 260	— Cukier *(sugar)* . .	2 163·2	856·9	3 020·1
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	25 8	—	25·8
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	—
295–491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	1·4	—	1·4
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)* .	—	—	—
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
296/1—3 0/2	— Amoniak . . . . . *(ammonia)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* .	0·7	—	0·7
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	1·3	—	1·3
466–470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·1	—	0·1
492–513	— Skóry *(skins)* . .	1·2	—	1·2
534–559	— Wyroby skórzane . *(leather goods)*	0·3	—	0·3

Poz. tar. cel.		Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January March*
573—622	— Tkaniny . . . . . *(textile fabrics)*	—	—	—
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	—
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646–648	— Sznury *(ropes)* .	0 3	—	0·3
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	—	—	—
749, 750, 751	— Deski i łaty . . *(boards & laths)*	—	—	—
757–778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	5·2	—	5·2
776	— Meble . . . . . . *(bentwood furniture)*	1·7	—	1·7
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)* .	14·1	—	14·1
836–847	— Książki i broszury *(books)*	0·1	—	0·1
862–887	— Wyroby ceram. . *(ceramic products)*	7·2	—	7·2
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·1	—	1 1
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	—
930–965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	86·6	—	86·6
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
	Różne *(various)* .	10·—	—	10·—
	Wywóz *(exports)*	**4 013·4**	**1 335·7**	**5 349·1**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . . *(fruit stones)*	1·2	—	1·2
24–26	— Nasiona oleiste . *(oil seeds)*	871·—	15·—	886·—
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various)*	—	—	—
24/1—3	— Mąka *(flour)* . .	15·—	—	15·—
28	— Kasza *(grits)* . .	3·6	0·7	4·3
30	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1 047·4	802·9	1 850·3
31	— Krochmal *(starch)*	—	0·3	0·3
53, 58, 60—64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)* . .	15·4	—	15·4
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . *(dried fruit)*	141 2	24·9	166·1
62–72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	14·3	3·—	17·3
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	3·2	0·7	3·9
76	— Kawa *(coffee)* . .	101·3	—	101·3
78	— Herbata *(tea)* . .	20·9	—	20·9
80	— Kakao *(cocoa)* .	116·3	66·—	182·3
81—82	— Korzenie *(spices)*	21·6	0·1	21·7
89	— Rośliny lecznicze . *(medicinal plants)*	6·6	—	6·6
95, 97	— Żywica *(resin)* .	144·1	91·7	235·8
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . . *(sea, grass, reed)*	0·1	0·1	0·2
117	— Śledzie *(herrings)*	30·1	7·2	37·3
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	12·7	—	12·7
128/1—4	— Sery *(cheese)* . .	—	—	—
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	—	—	—
137/2a. b	— Jelita *(casings)* .	6·7	—	6·7
143/1—3	— Muszle *(shells)* .	5·7	—	5·7
148	— Kamienie *(stones)*	0·8	—	0·8
150	— Glinki ceramiczne *(ceramic clay)*	—	—	—
154	— Cement *(cement)* .	0·1	—	0·1
15?/1—2	— Talk *(talc)* . . .	14·—	—	14·—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	0·3	—	0·3
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200—8, a, b, c, —Wazelina *(waseline)*	—	0·8	0·8
203—204 — Wosk *(wax)* . .	6·5	—	6·5
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	136·9	53·9	190·8
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	—	—	—
215, 217—218— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	393·7	94·—	487·7
216 — Tran *(whale oil)* .	91·7	14·2	105·9
219 — Stearyna *(stearine)*	6·1	—	6·1
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	5·7	—	5·7
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·2	0·3	0·5
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	—
293 - 294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	1·—	—	1·—
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	63·2	27·7	90·9
408 — Sadze *(soot)* . .	—	—	—
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	9·1	2·7	11·8
424—427 Garbniki . . . . . . *(tanning extracts)*	20·3	29·4	49·7
429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	0·7	3·5	4·2
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	—	1·—	1·—
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	—
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	172·1	5·—	177·1
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597-605, 613 — 606 — Bawełna *(cotton)*	0·9	—	0·9
622 — Tkaniny *(textiles)*	6·8	—	6·8

Poz. tar. cel.	Marzec *March*	Luty *February*	Od początku roku *January-March*
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	4·—	1·—	5·—
646—648 — Sznury *(ropes)* .	6·—	2·9	8·9
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	21·8	—	21·8
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	11·—	—	11·—
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	—	—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	1·3	2·1	3·4
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	0·5	—	0·5
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	—	—	—
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	—	14·5	14·5
826 — Papier *(paper)* .	9·1	0·1	9·2
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	5·9	—	5·9
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	0·7	—	0·7
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	53·8	—	53·8
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	2·3	2·1	4·4
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	131·9	16·6	148·5
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	17·8	—	17·8
977 — Miedź *(copper)* .	217·8	50·8	268·6
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	0·6	0·5	1·1
Różne *(various)* .	20·4	—	20·4
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	6 545·8	2 292·6	8 838·4

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Marzec *(March)*	1938 —	740.737.3
Luty *(February)*	1938 —	677.405.7
Marzec *(March)*	1937 —	749.602.4
Od początku roku *(January-March)* .	1938 —	2.219.759.5
„ „ „ „ „	1937 —	2.031.460.1

RUCH STATKÓW W MARCU 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym załad. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	55	28	55.941	56	45	63.872	119.813	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	3	3	798	2	1	438	1.236	18
Anglia *(Great Britain)*	17	4	34.425	16	13	27.077	61.502	8
Dania *(Denmark)*	66	27	57.455	70	44	57.361	114.816	3
Estonia *(Estonia)*	15	—	13.505	14	12	12.786	26.291	11
Finlandia *(Finland)*	36	7	43.270	38	18	43.544	86.814	4
Francja *(France)*	12	2	31.525	15	7	40.717	72.242	6
Grecja *(Greece)*	17	14	5.547	19	9	6.459	12.006	13
Holandia *(Holland)*	2	2	1.093	2	—	1.093	2.186	17
Łotwa *(Latvia)*	9	—	10.607	7	4	8.010	18.617	12
Niemcy *(Germany)*	55	29	40.276	57	36	40.401	80.677	5
Norwegia *(Norvay)*	41	24	28.727	43	26	31.195	59.922	9
Panama *(Panama)*	4	—	3.925	2	2	2.427	6.352	15
Rumunia *(Roumania)*	1	—	2.599	—	—	—	2.599	16
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	8	8	25.549	8	4	24.982	50.531	10
Szwecja *(Sweden)*	119	54	79.781	116	79	78.348	158.129	1
Włochy *(Italy)*	8	—	29.946	10	10	35.070	65.016	7
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	4	3	6.413	2	2	3.862	10.275	14
Razem *(total)*	**472**	**205**	**471.382**	**477**	**312**	**477.642**	**949.024**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	452	207	433.109	438	286	424.934	858.043	—
Ten sam mies. 1937 *(February 1937)*	*450*	*226*	*436.467*	*443*	*330*	*424.208*	*860.675*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	1429	626	1.381.376	1.418	941	1.376.737	2.758.113	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	1211	577	1.210.361	1.208	908	1.213.306	2.423.667	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. marcu 1938 r. : 998,7
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 55;
c) średni postój statków w porcie 52,7 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU MARCU 1938 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Łososie	3.390	550	4.870	—	150	—	—	8.960
Mielnica	—	80	10	30	100	—	—	220
Troć	—	10	—	—	70	—	—	80
Stornia	4.790	4.730	5.820	2.810	840	24.830	—	43.820
Zimnica	—	520	—	—	—	200	—	720
Śledzie morskie	—	1.600	—	—	1.340	—	390	3.330
Szproty	—	1.300	—	—	—	—	—	1.300
Węgorze	—	—	—	—	500	—	—	500
Wątłusze	17.280	1.100	17.660	2.560	1.470	51.200	—	101180
Węgorzyce	—	10	—	—	10	—	—	20
Sieja	—	—	60	—	—	—	—	60
Certy	1.700	120	10	—	400	—	—	2.230
Szczupak	—	—	1.040	—	490	—	—	1.530
Okonie	90	—	610	—	40	—	—	740
Płotki	6.360	120	8.190	—	440	—	—	15.380
Gadus Virens	—	—	—	—	—	—	10.750	10.750
Rajidae	—	—	—	—	—	—	240	240
Gadus aeglefinus	—	—	—	—	—	—	4.000	4.000
Scomber scomber	—	—	—	—	—	—	20	20
Hippoglossus vulgaris	—	—	—	—	—	—	100	100
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	110	110
Merlucius vulgaris	—	—	—	—	—	—	520	520
Gadus callarias	—	—	—	—	—	—	2.320	2.320
Molva vulgaris	—	—	—	—	—	—	400	400
Lophius piscatorius	—	—	—	—	—	—	50	50
Spinacidae	—	—	—	—	—	—	10	10
Razem w kg.	**33.800**	**20.050**	**38.270**	**5.400**	**5.850**	**76.230**	**18.910**	**198.590**
Wartość w zł.	26.434	7.089	36.246	1.134	4.393	15.226	9.452	99.974
Miesiąc ub. w kg.	30.040	3.250	21.330	1.020	3.070	46.670	133.040	238.420
Razem od pocz. r. w kg.	75.710	31.380	67.010	6.420	16.170	157.940	325.900	680 530

RUCH PASAŻERÓW W M-CU MARCU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Marzec *(March)*				Luty *(February)*	Marzec *(March)*				Luty *(February)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**46**	**2**	**48**	**27**	**5**	**30**	**298**	**333**	**175**
Hull	—	6	—	6	3	—	6	—	6	18
Londyn	—	40	2	42	24	5	24	298	327	157
Argentyna	1	—	**79**	**80**	**51**	**4**	—	**299**	**303**	**459**
Buenos Aires	1	—	79	80	51	4	—	299	303	459
Belgia	**5**	**9**	**5**	**19**	**7**	—	**1**	—	**1**	—
Antwerpia	5	9	5	19	7	—	1	—	1	—
Brazylia	**5**	**1**	**23**	**29**	**21**	**6**	—	**123**	**129**	**69**
Rio de Janeiro	3	1	9	13	10	2	—	3	5	2
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	119	119	60
Santos	2	—	14	16	11	4	—	1	5	7
Dania	**2**	**59**	**8**	**69**	**45**	—	**6**	**4**	**10**	**10**
Kopenhaga	2	59	8	69	42	—	6	4	10	10
Inne porty	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Estonia	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	**9**	—	**9**	**5**	—	—	—	—	**1**
Helsinki	—	7	—	7	5	—	—	—	—	1
Inne porty	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Francja	—	**1**	—	**1**	**7**	**10**	**16**	**318**	**344**	**554**
Bologne sur Mer	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Le Havre	—	1	—	1	6	10	16	318	344	554
Holandia	—	**2**	—	**2**	**4**	—	**2**	—	**2**	—
Amsterdamm	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	2	—	2	—	—	2	—	2	—
Kanada	—	**2**	**14**	**16**	**17**	—	—	**68**	**68**	**52**
Halifax	—	2	14	16	17	—	—	68	68	52
Litwa	—	—	—	—	**4**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	**1**
Ryga	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Niemcy	—	—	—	—	**2**	**1**	—	—	**1**	**5**
Hamburg	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Holtenau	—	—	—	—	—	1	—	—	1	5
Inne porty	—		—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegia	—	**2**	—	**2**	**7**	—	—	—	—	**2**
Oslo	—	1	—	1	4	—	—	—	—	—
Inne porty	—	1	—	1	3	—	—	—	—	2
St Zjedn. Am. Półn.	—	**19**	**96**	**115**	**84**	—	**125**	**253**	**378**	**420**
New York	—	19	96	115	84	—	125	253	378	420
Senegal fr.	—	—	**5**	**5**	**2**	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	5	5	2	—	—	—	—	—
Szwecja	**1**	**7**	—	**8**	**4**	—	**5**	—	**5**	**5**
Göteborg	—	1	—	1	—	—	—	—	—	4
Kalmar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	1	6	—	7	4	—	1	—	1	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	4	—	4	1
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	**361**	**361**	**311**
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	361	361	311
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	**2**	—	**2**	**1**
Razem	**14**	**158**	**232**	**404**	**288**	**26**	**187**	**1 724**	**1 937**	**2 065**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR ZŁ 500 —, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-35